



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DOTTORATO DI RICERCA IN ARCHITETTURA

Indirizzo

Storia dell'Architettura e della Città

CICLO XXVII

COORDINATORE Prof. Maria Teresa Bartoli

I luoghi dell'accoglienza in Toscana nei secoli del *Grand Tour*:
ospitalità, termalismo, villeggiatura

Settore Scientifico Disciplinare ICAR/18

Dottorando

Dott. ssa Fabiana Susini

Tutore

Prof. Gianluca Belli

Coordinatore

Prof. Maria Teresa Bartoli

Anni 2012/2014

Indice

PREMESSA	I
-----------------------	----------

PARTE I

Il viaggio e il soggiorno in Italia

CAPITOLO 1: Il <i>gusto</i> del viaggio in Italia: i tempi e i modi	1
--	----------

1.1 Il viaggiatore e il resoconto di viaggio.....	6
1.2 Gli itinerari classici del viaggio in Italia: gli archetipi e i modelli	11
1.3 Le modalità del viaggio in Italia.....	16
1.4 Le tappe principali del viaggio Italia: note su Roma, Napoli e Venezia.....	25
Tavole.....	35

CAPITOLO 2: Architetture e <i>servizi</i> per l'ospitalità	44
---	-----------

2.1 Dal viaggio al soggiorno, dal <i>Grand Tour</i> al <i>Grand Hotel</i>	46
2.2 Osterie, locande e stazioni di posta lungo le strade europee.....	49
2.3 Gli alberghi: archetipi, tipologie, distribuzione e spazialità.....	54
2.4 La nascita del turismo moderno e le città dell'ozio.....	62
Tavole.....	71

CAPITOLO 3: <i>Impressioni</i> sull'ospitalità italiana	86
--	-----------

3.1 La sosta sulle strade del nord e del centro Italia.....	87
3.2 Miserabili alloggiamenti nel Sud Italia.....	91
3.3 L'arrivo in città.....	94
3.4 Un viaggio per alberghi di un capitano inglese: <i>A Road-Book for travellers in Italy</i>	102
3.5 L'usanza delle camere-locande e degli appartamenti ammobiliati.....	108
Tavole.....	112

CAPITOLO 4: La fortuna del <i>Grand Tour</i> in Toscana	118
--	------------

4.1 La viabilità del territorio toscano.....	120
4.2 Il viaggio di Toscana: gli itinerari, le città.....	127
4.3.1 La “più bella città del mondo”: Firenze e un primato a lungo sofferto.....	129
4.4 Livorno, “una cittadina tascabile”.....	138
4.5 Pisa, dove “l'erba cresce nelle strade”.....	141
4.6 Siena, la “delizia d'Italia”.....	144
4.7 Lucca, “l'industriosa”.....	148
4.8 Itinerari e interessi nuovi: Arezzo, Pistoia, Volterra e Cortona.....	150
Tavole.....	154

PARTE II

Le tipologie architettoniche dell'accoglienza in Toscana

CAPITOLO 5: Osterie e stazioni di posta.....	164
5.1 Osterie e locande sulle strade del Granducato alla fine del XVI secolo.....	164
5.2 Il sistema delle stazioni di posta.....	167
5.3 Antiche osterie e nuovi edifici per l'accoglienza sulle strade di Toscana tra XVII e XVIII secolo: le varianti locali.....	169
5.4 La “peggiore sosta d'Italia”: l'osteria e la posta di Radicofani.....	181
5.5 La “rivoluzione stradale” del XVIII secolo e le strutture ricettive più all'avanguardia del territorio.....	188
Tavole.....	205
 CAPITOLO 6: Locande e alberghi.....	240
6.1 Architettura - albergo nelle città toscane tra XVI e XIX secolo.....	240
6.2 Ospitalità a pagamento a Firenze tra XVI e XVII secolo. Ipotesi distributive e tipologiche.....	244
6.3 Le fonti descrittive del XVIII secolo: la specializzazione dell'industria alberghiera fiorentina.....	248
6.4 Da palazzi signorili ad alberghi: dimore esclusive per il soggiorno dei <i>touristes</i>	254
6.5 Locanda <i>Porta Rossa</i> e Grand hotel <i>du Nord</i> : i palazzi Bartolini a Firenze.....	263
6.6 La “giovane” tradizione ospitale di Livorno: il nuovo hotel dell' <i>Aquila Nera</i> e il <i>Palace Hotel</i>	266
6.7 Il soggiorno in albergo a Pisa tra XVI e XIX secolo	270
Tavole.....	275
 CAPITOLO 7: Il soggiorno alle terme.....	302
7.1 Il rilancio delle stazioni termali toscane tra XVIII e XIX secolo.....	302
7.2 L'accoglienza alle terme: le palazzine di Ponente e di Levante ai Bagni di San Giuliano.....	313
7.3 La <i>Vivanderia</i> o <i>Locanda Maggiore</i> di Montecatini.....	317
7.4 Ville, appartamenti e alberghi ai Bagni di Lucca.....	320
Tavole.....	327
 CAPITOLO 8: Le ville e gli appartamenti.....	344
8.1 L'usanza degli appartamenti ammobiliati: una questione di ‘clima’.....	344
8.2 Anglo-americani a Firenze: modi di vivere, abitare e trasformare la città.....	346
8.3 <i>Le smanie, le avventure e il ritorno alla villeggiatura</i> sulle colline di Montenero.....	354
8.4 Il soggiorno sui Lungarni pisani.....	358
Tavole.....	365

Apparati

Appendice documentaria388

Antologia di testi sul viaggio e l'accoglienza in Toscana.....401

Bibliografia generale.....410

Bibliografia essenziale e ragionata.....425

Fonti documentarie e manoscritte.....439

Premessa

Chiunque si avvicini al tema del viaggio in Italia nei secoli del *Grand Tour* si trova davanti ad una letteratura sconfinata. I viaggiatori che affrontarono il viaggio tra XVII e XIX secolo furono innumerevoli e le problematiche in cui l'argomento si può dipanare sono vastissime. A partire dal lavoro pionieristico di D'Ancona¹, gli studi sul *Grand Tour* sono stati numerosissimi e di vario genere: si va dalle panoramiche descrittive sul viaggio in Italia, alle monografie sul singolo autore, dalle ricerche bibliografiche a quelle di settore per argomenti, per nazioni, per regioni o per città².

Questo studio intende affrontare il problema delle architetture per l'alloggiamento in Toscana, cercando di individuare le tipologie di queste strutture in un arco cronologico piuttosto ampio che parte dalla fine del XVI secolo alla prima metà del XIX e che ha visto notevoli variazioni di gusto ed esigenze nel corso del tempo. Nella letteratura odepórica dei secoli del *Grand Tour*, gli aspetti privati del viaggio vengono spesso lasciati in secondo piano: la maggior parte dell'attenzione è dedicata piuttosto alla descrizione di luoghi, monumenti ed elenchi di opere d'arte, senza soffermarsi troppo sul resoconto dei luoghi per l'alloggiamento (locande, osterie, alberghi). Tuttavia, quando questo avviene, vengono tracciati splendidi ritratti sulla realtà ospitale italiana, ritratti che rimasero sorprendentemente per lo più immutati nel corso di tre secoli. Il tema dell'alloggio era una problematica ricorrente da affrontare per chi intraprendeva il viaggio e dava l'occasione ai *touristes* di mettere in luce le differenze tra lo stile di vita della loro madre patria e quello dei paesi che andavano a visitare: la schiera di commenti negativi sull'ospitalità italiana che caratterizza la letteratura odepórica spiega, come ha suggerito Jeremy Black³, la tendenza dei viaggiatori a preferire lunghi soggiorni nelle principali città e tappe brevi in quei luoghi della rete viaria dove esistevano locande e alberghi a malapena tollerabili. Il punto di vista da cui è scaturita tutta la ricerca è stato quindi quello dell'occhio attento del viaggiatore, dipanandosi attraverso la lettura dei suoi appunti di viaggio, dei diari e delle testimonianze sulle mete di maggior richiamo nel nostro paese.

Il lavoro presentato affonda le sue radici in un'analisi generale sul *gusto* del viaggio in Italia, cercando di capire quali siano state le 'tipologie' di viaggiatori che vi si accinsero e con quali motivazioni; è stato poi affrontato il problema del resoconto di viaggio, con la produzione di una letteratura che ha spaziato, per i secoli del *Grand Tour*, dai diari, lettere, guide, fino alla produzione iconografica di carte geografiche, vedute, scorci di paesaggio. Queste sono state le fonti di partenza su cui è stato impostato il lavoro per la definizione dell'impressione lasciata ai viaggiatori dal sistema ospitale italiano; abbiamo quindi seguito gli itinerari classici del viaggio in Italia, andandone a scardinare gli archetipi e i modelli, prendendo in considerazione le modalità del viaggio e la descrizione delle tappe principali del tour italiano: Venezia, Roma, Napoli.

Il tema principale della ricerca, ovvero il problema dell'accoglienza dei *touristes*, è stato affrontato a partire da un'analisi generale sulle architetture, sulle funzionalità e sui servizi offerti al viaggiatore

¹ A. D'ANCONA, *Saggio di una bibliografia ragionata dei viaggi e delle descrizioni d'Italia e dei costumi italiani in lingue straniere*, in appendice a *L'Italia alla fine del secolo XVI. Giornale del viaggio di Michele de Montaigne in Italia nel 1580 e 1581*, Città di Castello 1889.

² Cfr. bibliografia ragionata a questo lavoro.

³ J. BLACK, *The British Abroad: The Grand Tour in the Eighteenth Century*, Stroud, Sutton Publishing Ltd., 1997, pp. 137-144.

nel panorama del viaggio italiano ed internazionale. Gli edifici destinati all'accoglienza (quali locande, alberghi, appartamenti ammobiliati), presentano caratteristiche architettoniche peculiari: si tratta di fabbricati utilitaristici che rispondono al gusto del tempo e alle consuetudini del viaggio stesso. Quando, alle esigenze espressamente funzionali di queste architetture, si aggiunge la pretesa di comfort, eleganza e visibilità di una schiera di viaggiatori sempre più ampia e cosmopolita, avviene il passaggio decisivo dalle semplici locande ai grandi alberghi. Uno degli obiettivi del lavoro è stato quello di analizzare le qualità architettoniche e distributive di tali edifici, il loro rapporto con il contesto paesaggistico e cronologico nei quali essi stessi sono sorti e le trasformazioni dei quali sono stati protagonisti, sull'onda delle specifiche richieste dei protagonisti del *Grand Tour*.

Il problema specifico del *tour* di Toscana è stato analizzato attraverso lo studio della 'fortuna' del viaggio in questo territorio; sono state esaminate le problematiche legate al viaggio specifico, come l'analisi del paesaggio e della viabilità, per andare ad identificare gli itinerari e le mete prescelte dai *touristes*: una volta in Toscana, Firenze è quasi sempre il luogo privilegiato per la sosta più prolungata e da lì ci si sposta per la visita della campagna circostante o delle altre città della regione. Nella descrizione di tutte le tappe emerge netta la presenza di stereotipi, o 'luoghi comuni' che caratterizzano ognuna di esse nel corso di tre secoli. La percezione delle città visitate, della sua gente e delle sue architetture, favorisce la permanenza in luoghi specifici addetti all'accoglienza.

Lo studio della tema dell'ospitalità toscana prende le mosse dall'analisi di quelle architetture per l'accoglienza che abbiamo definito 'stradali', perché situate lungo le maggiori vie di percorrenza: appartengono a questa categoria le osterie e le locande di posta.

Il sistema delle stazioni di posta pubbliche, nato già in epoca medicea, trova la sua completa definizione sotto il governo lorenese, con uno sviluppo concreto di questi edifici rispondenti a specifiche esigenze legate al viaggio e ai trasporti. Affianco a queste, persiste per tutti i secoli del *Grand Tour* un sistema privato di locande e osterie, figlie di una tradizione di viaggi e scambi commerciali di epoca bassomedievale, che completa il panorama dell'ospitalità stradale toscana, rimanendo per lo più immutato per tutto il periodo preso in considerazione.

Una volta arrivato in città, il viaggiatore può godere del lusso di un albergo o di più semplici pensioni, spesso aperte proprio per iniziativa privata di viaggiatori stranieri che si stabiliscono nella capitale del Granducato o in alcune cittadine più piccole. La tipologia architettonica dell'albergo, nato per iniziativa imprenditoriale privata, è di più ardua definizione per la difficoltà nel reperire fonti documentarie dirette. Tuttavia, è lecito affermare che in Toscana la maggior parte delle strutture ricettive urbane apre i battenti all'interno di dimore già esistenti e non viene costruita *ex novo*: il caso delle strutture ricettive della capitale del Granducato è stato approfondito *ad exemplum* di un fenomeno che si riscontra in maniera analoga anche in altre città toscane.

Ampliando lo sguardo sul sistema ricettivo toscano, è stato analizzato il fenomeno del successo delle località termali che si impongono come mete di villeggiatura tra i secoli XVIII-XIX. A queste strutture, di stretta dipendenza statale, è collegato tutto un sistema di accoglienza per l'uso 'di passar le acque'; esemplificativo, in questo senso, il notevole sforzo di investimento pubblico per il rilancio dei bagni di San Giuliano alla metà del XVIII secolo e, di contro, il proficuo sistema privato di accoglienza formato da alberghi e appartamenti ammobiliati nato intorno ai Bagni di Lucca.

A completare il quadro dell'accoglienza toscana, è stato analizzato il fenomeno di un turismo che, inizialmente legato alla cura di problemi di salute, diviene stanziale, come nel caso di Firenze, meta prescelta per la cura della tisi e Livorno come meta di 'bagnature'. La presenza assidua di visitatori stranieri comporta significative trasformazioni negli edifici da loro prescelti per il proprio

soggiorno, nel paesaggio circostante e nel modo stesso di vivere, abitare e percepire la città ospitante.

Questo lavoro si pone come obiettivo l'analisi del problema specifico dell'ospitalità toscana con la volontà di colmare una lacuna latente che sembra attualmente emergere dagli studi sull'architettura dell'accoglienza nei secoli del *Grand Tour*. Tale studio non pretende di avere carattere esaustivo ed enciclopedico sul problema dell'alloggiamento nella nostra regione, ma vuole tracciare delle linee guida tipologiche sull'*architettura ospitale* che possano essere di riferimento per ulteriori sviluppi futuri, anche in confronto con altre regioni italiane. E' stato possibile comprendere i mutamenti di un fenomeno sociale come quello del viaggio in Italia e dell'accoglienza collegandoli ad uno studio di storia dell'architettura che, per sua natura, non può essere scisso da un'analisi dell'urbanistica e dello studio di un paesaggio.

In appendice sono stati trascritti documenti utili per la storia di alcune stazioni di posta del territorio toscano che vanno ad arricchire il lavoro presentato. A fine ricerca, un'antologia di testi presenta o approfondisce una serie di tematiche peculiari attinenti al viaggio e all'accoglienza in Toscana.

Avvertenze: Per i rimandi ai testi dei viaggiatori citati si è fatto riferimento alle prime edizioni in lingua originale. Ogni volta che è stato possibile, si è fatto ricorso alle traduzioni in italiano o a quelle edizioni nelle quali il brano è maggiormente conosciuto; dove non diversamente specificato, le traduzioni sono state effettuate dalla candidata.

Abbreviazioni:

ASCF= Archivio Storico del Comune di Firenze

ASFI= Archivio di Stato di Firenze

ASGR= Archivio di Stato di Grosseto

ASLI= Archivio di Stato di Livorno

ASLU= Archivio di Stato di Lucca

ASPI= Archivio di Stato di Pisa

ASPT= Archivio di Stato di Pistoia

ASSI= Archivio di Stato di Siena

CAPITOLO 1

Il *gusto* del viaggio in Italia: i tempi e i modi

“Palazzi, piazze, fontane, statue, ponti non solo hanno in sé eleganza e grandezza, bensì lasciano trasparire un gusto del tutto diverso da quello che ricorre negli edifici pubblici degli altri paesi. Più vedo l'Italia e più mi persuado che gli Italiani sono dotati in tutto- mi si consenta l'espressione- di uno stile che li distingue in maniera quasi determinante dagli altri popoli europei. Non saprei dire donde han saputo trarlo, se dal genio naturale, o dall'imitazione degli antichi, o da semplice ereditarietà. Ma che esso esista è un dato incontrovertibile”.

Lady M. Wortley Montagu, *The complete letters*, 1718, p. 327

La pratica del viaggio affonda le sue origini nel lontano Medioevo: fu infatti in questo periodo che in tutta Europa pellegrini, mercanti, artisti e avventurieri cominciarono ad intraprendere viaggi lunghissimi a scopo religioso, culturale ed economico¹. Anche prima di affermarsi come meta privilegiata del *Grand Tour*, l'Italia costituì sempre una tappa importante sia per i pellegrini diretti in Terra Santa che per i viaggiatori e i mercanti diretti in Oriente, ma fu solo a partire dal XVI secolo che alcuni pellegrini cominciarono a dimostrare interessi nuovi oltre a quelli religiosi, prestando maggiore attenzione a quello che il viaggio stesso poteva offrirgli. Molti diari del tempo mostrarono allora una nuova attrazione verso le città, i monumenti, i costumi e gli usi delle popolazioni incontrate, come è osservabile, ad esempio, nel diario di Jost Von Meggen in sosta a Roma di ritorno da Gerusalemme

“Era doveroso che mi fermassi qualche giorno a Roma, sia per rilassarmi, sia per visitare le antichità. [...] Puoi vedere la mirabile struttura dell'acquedotto, delle chiese, del Pantheon soprattutto, i resti del teatro, degli archi di trionfo, delle statue e di altri monumenti [...]. Non mancano edifici più recenti, pubblici e privati, magnificamente costruiti, in specie la dimora e i palazzi pontifici [...] né manca a questa città principe la celebre Università con tutte le discipline”².

Il viaggio cominciò così a trasformarsi da mero pellegrinaggio a ricerca di ‘piacere’ per la conoscenza di luoghi sconosciuti: proprio il viaggio a Roma, ad esempio, anche quando vennero

¹ Per uno studio approfondito sulle modalità di viaggio (viaggiatori, usi, costumi, alloggiamenti) in epoca medievale cfr. H.C. PEYER, *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, trad. a cura di N. Antonacci, Laterza, Roma 2005.

² F. DI CIACCIA, *Pellegrinaggio a Gerusalemme. Avventure di viaggio per mare e a cavallo di un gentiluomo svizzero del Cinquecento*, Asefi, Milano 1999, pp.171-172, traduzione italiana del diario di Jost Von Meggen. Membro di una famiglia dell'aristocrazia imprenditoriale di Lucerna, Jost von Meggen (1507 o 1508-1559) ricoprì diverse cariche politiche e fu ambasciatore dei Cantoni svizzeri presso la Santa Sede. Nominato Cavaliere del Santo Sepolcro di Gerusalemme nel corso del suo pellegrinaggio in Terra Santa (1542), fu poi chiamato da Paolo III a svolgere il ruolo di Comandante delle Guardie Svizzere (1548). Esercitò tale incarico -così il suo primo biografo, Jost Segesser- “con sommo e unanime gradimento” nel restante periodo di vita di Paolo III, poi in tutto il pontificato di Giulio III, di Marcello II e di Paolo IV fino al 17 marzo 1559. Nella redazione del diario di Meggen si mescolano due generi letterari, quello tipico del racconto di pellegrinaggio e quello proprio dei racconti di viaggio di avventurieri ed esploratori, caratterizzati dalla descrizione di paesaggi, luoghi, personaggi, usi e costumi di popolazioni sconosciute e opere architettoniche, reperti archeologici e altre meraviglie di società lontane.

meno i dominanti caratteri di pellegrinaggio che gli appartenevano, restò una tappa fondamentale nella vita di molti, nuovi viaggiatori, divenendo occasione mondana e, nel corso del XVI secolo, anche meta laica ed erudita³. Tuttavia, ancora agli inizi di questo secolo, i viaggiatori spesso guardavano a stento ciò che li circondava e, se lo facevano, davano alla loro testimonianza un carattere pragmatico (ad esempio un libro di conti ad informarci sulle merci e sui prezzi in vigore) o parziale come una raccolta di *mirabilia*, da cui l'uomo 'medievale' era incline a vedersi circondato⁴. Nei primi anni del XVI secolo furono i pellegrini i più attivi nel lasciare testimonianze scritte dei loro viaggi⁵, ma a partire dalla prima metà del Cinquecento alcuni viaggiatori eruditi giunsero in Italia attratti dal fascino dell'antico e spinti dall'entusiasmo per lo studio dei classici, che potevano essere meglio conosciuti nelle biblioteche e nelle università italiane⁶. Questa trasformazione di gusto è da ricercare nella diffusione del 'sentire' rinascimentale, che portò ad un radicale mutamento del concetto che l'uomo aveva di se stesso: secondo una innovata concezione dell'individuo, arte, cultura e scienza acquisirono allora un ruolo determinante e la formazione letteraria e artistica divenne momento fondamentale di crescita nella vita delle classi aristocratiche⁷. Una tale rivoluzione culturale alterò inevitabilmente il modo di concepire il viaggio: i santuari e luoghi sacri persero gradualmente il loro primato di tappe fondamentali durante i pellegrinaggi, cedendolo, invece, alle città d'arte dell'Europa centrale e mediterranea. In questa nuova ottica mutarono radicalmente non solo gli 'scopi' del viaggio, ma anche le sue mete. Si diffuse infatti la pianificazione di itinerari anche in luoghi da sempre estranei a quelli governati dalla chiesa, percorsi per ottenere "le indulgenze"; l'obiettivo primario divenne quello di arricchire la propria formazione culturale, acquisendo una nuova sensibilità per l'arte o per le scoperte scientifiche⁸. Così a partire dal Cinquecento fino ai primi anni del Seicento, il viaggio finì per acquisire un ruolo decisivo nella società europea e acquistò definitivo valore per le sue intrinseche proprietà tra XVII e XVIII secolo. Indipendentemente dalla soddisfazione di un qualche bisogno specifico, si propose esso stesso come unico e solo fine, in nome di una curiosità fattasi più audace, del sapere e della conoscenza. Questa idea innovativa cominciò a diffondersi in Europa sul finire del XVI secolo e si incarnò velocemente nella moda del 'viaggio in Italia'. Esso, pur praticato da tempo, si configurò come istituzione solo alla fine del secolo successivo, quando divenne la tappa privilegiata di un *giro* che i giovani rampolli dell'aristocrazia europea, gli artisti e gli uomini di cultura, cominciarono a intraprendere con regolarità. Come descritto da Montaigne, il *precursore* del viaggio in Italia:

"Il viaggiare mi sembra esercizio giovevole. L'anima vi si esercita continuamente a notare le cose sconosciute e nuove; e non conosco scuola migliore, come ho detto spesso, per formare la vita che di metterle continuamente avanti la diversità di tante altre vite, idee usanze, e di farle gustare una così perpetua varietà di forme della nostra natura. Il corpo non vi rimane né ozioso né affaticato, e questo moto moderato lo mette in allenamento"⁹.

³Per una miscellanea di studi approfonditi sul viaggio a Roma come meta di pellegrinaggio e come meta laica, cfr. *Roma e la Campagna romana nel Gran Tour* a cura di M. FORMICA, Laterza, Bari 2009. In particolare, per questo 'passaggio' di Roma da città di pellegrinaggio a città d'arte, si suggerisce il saggio di A. PASQUALINI, *Preistoria del Grand Tour: "turisti" e "villeggianti" a Roma e nella Campagna romana da Enea a Costanzo II*, pp. 29-48.

⁴N. OHLER, *I viaggi nel medioevo*, Garzanti, Milano 1988.

⁵F. SISINNI, *In viaggio: pellegrinaggi e giubilei del popolo di Dio*, Città Nuova, Roma 1988.

⁶P. BATTILANI, *Vacanze di pochi vacanze di tutti*, Laterza, Bari 2003, pp. 81-82.

⁷E. J. LEED, *La mente del viaggiatore, Dall'odissea al turismo globale*, Il Mulino. Bologna 1991, p. 209.

⁸P. BATTILANI, *Vacanze di pochi vacanze di tutti*, cit. p. 82.

⁹M. E. DE MONTAIGNE (1533-1592), dopo aver espletato la funzione di magistrato si dedicò agli studi e a missioni diplomatiche. Nel 1580 compì un lungo viaggio dal quale nacque il *Journal du voyage en Italie*, pubblicato postumo nel 1774. Il brano qui riportato è tratto dalla raccolta di saggi (*Essais*) dell'autore, tradotti a cura di F. Garavini. *Saggi*, Adelphi, Milano 1966, p. 1035.

Il cavaliere De Jaucourt, redigendo per l'*Encyclopédie* le voci 'Viaggio' e 'Viaggiatore', fece risaltare il carattere formativo dell'esperienza di viaggio, sottolineando come soltanto dall'osservazione diretta della realtà e dalla sua comprensione potesse derivare un arricchimento di conoscenze che i libri, da soli, non consentivano di ottenere: "Nei viaggi il fine principale che ci si deve porre è senza dubbio quello di esaminare i costumi, le abitudini, il genio delle altre nazioni, il loro gusto dominante, le arti, le scienze, le manifatture e il commercio"¹⁰.

Fu il prete cattolico Richard Lassels, nel suo *Voyage of Italy or a Compleat Journey Through Italy* (1670), ad adottare per primo l'espressione *Grand Tour* in trascrizione francese, un neologismo che a partire da quella data fu adottato universalmente¹¹: con questo nome si indicò dunque il viaggio di istruzione, intrapreso dagli eredi delle case aristocratiche di tutta Europa, che aveva come fine la formazione del giovane gentiluomo¹² (**Figura 1**). La fortuna del termine *Tour* divenne tale che sulla sua falsariga si coniò il neologismo *Petit Tour*, per indicare di quel giro la versione ridotta e scorciata di alcune tappe¹³.

'Motore propulsore' del movimento del *Grand Tour* fu l'Inghilterra di Elisabetta I, che lo sovvenzionò e lo promosse come indispensabile strumento per la formazione culturale e spirituale delle *élites* inglesi. Fin dagli esordi, il *Grand Tour* costituì il momento conclusivo di un percorso formativo, proprio dell'educazione umanistica inglese, che si tradusse in un viaggio attraverso l'Europa della durata di alcuni mesi o anni: esso costituì il momento conclusivo dell'educazione umanistica del giovane rampollo inglese e consisteva in un viaggio che attraversava vari Paesi europei, ma la cui meta classica era l'Italia e in particolare Roma¹⁴. Ciò che la maggioranza viaggiatori ammirava di più dell'Italia era la visione di una sorta di "museo a cielo aperto"¹⁵ dove la quantità esorbitante delle opere d'arte, le vestigia del più autorevole passato del mondo con la ricchezza dei suoi siti archeologici, il lascito ancora palpitante del Rinascimento, raccolto nelle biblioteche e vivo nei monumenti dell'arte, erano richiami potentissimi e inattaccabili. Come ben descritto da De Seta,

"vi furono dei momenti di flessione nella centralità della nostra penisola tra le mete europee. Essi furono legati soprattutto alla presa d'atto della dissonanza fra l'Italia mitica e quella reale. Le condizioni visibili (le campagne impoverite, le città logorate, i porti senza vita ed una attività

¹⁰ *Encyclopédie* 1770-1779, XVII, p. 493; cfr. F. TONGIORGI, *La Toscana dei viaggiatori: una tappa nel Grand Tour*, in *La Toscana descritta. Incisori e viaggiatori del Settecento*, Pacini, Pisa 1990, p. 81.

¹¹ R. LASSELS (1603-1668), sacerdote cattolico e scrittore di viaggi. Lassels fu *tutor* di molti rampolli della nobiltà inglese, avendo così l'opportunità di viaggiare attraverso l'Italia per ben cinque volte. Egli ebbe modo così di scrivere *The Voyage of Italy, or A Compleat Journey through Italy*, pubblicato a Parigi nel 1670. Nel suo libro, egli affermava che ogni studente appassionato di architettura, antichità e di arte dovesse viaggiare attraverso la Francia e l'Italia, suggerendo che tutti i giovani signori effettuassero quello che lui stesso indicava come il *Grand Tour*, al fine di comprendere le realtà politiche, sociali ed economiche del mondo. Cfr. C. DE SETA, *L'Italia del Grand Tour. Da Montaigne a Goethe*, Electa, Napoli 1992, p. 62.

¹² "Il termine *tour*, che subentrò a quello di *travel* o *journey* o *voyage*, chiarisce come la moda di questo viaggio si specificasse in un 'giro' particolarmente lungo e ampio e senza soluzione di continuità, con partenza e arrivo nello stesso luogo che attraversava anche i paesi continentali ma che fin da subito ebbe come traguardo prediletto e irrinunciabile l'Italia". Cfr. A. BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, Il Mulino, Bologna 2006, pp. 48-49.

¹³ Tali tappe prevedevano, secondo i casi, la Francia, i paesi di lingua tedesca (Germania, Austria), la Svizzera, le Fiandre e, culmine e scopo di tutto il viaggio, l'Italia, con alcune mete "minori". Cfr. A. BRILLI, *Il "Petit Tour": Itinerari minori del viaggio in Italia*, Silvana Editoriale, Milano 1998.

¹⁴ Per l'importanza del viaggio in Italia nel percorso formativo proprio della cultura inglese, cfr. E. CHANEY, *The Evolution of the Grand Tour: Anglo-Italian Cultural Relations since the Renaissance*, a cura di F. CASS, Londra e Portland (Oregon) 1998; edizione revisionata, 2000; V. I. COMPARATO, *Viaggiatori inglesi in Italia tra Sei e Settecento: la formazione di un modello interpretativo*, Quaderni Storici, 1979, 42, pp. 850-886.

¹⁵ C. De Seta, *L'Italia nello specchio del Grand Tour* in *Storia d'Italia*, V, *Il paesaggio*, Einaudi, Torino 1982, p.170.

culturale fiacca e stantia) cominciavano ad offuscare la stima nelle sue istituzioni politiche che in Europa, e in particolare in Inghilterra, esprimevano allora modelli ben più avanzati e soprattutto facevano scadere l'immagine della Chiesa di Roma a seguito delle severe denunce da parte della Riforma”¹⁶.

Tuttavia, il momentaneo altalenare della fortuna della penisola italiana come meta di viaggio non incrinò un primato che rimase saldissimo per tutto il corso dei secoli XVII e XVIII e si affermò soprattutto in quest'ultimo, denominato per l'appunto dalla moderna storiografia *secolo d'oro* del viaggio, la cui parabola può dirsi definitivamente esaurita solo alle soglie del XIX secolo, in concomitanza con l'arrivo della ‘tempesta’ napoleonica.

A detta di De Seta, un importante spartiacque nella storia del viaggio italiano furono gli anni Quaranta del XVIII secolo, quando le nuove straordinarie scoperte archeologiche di Ercolano e Pompei, avvenute rispettivamente nel 1738 e nel 1748, determinarono nuove coordinate negli itinerari italiani¹⁷. Fino ad allora era stato possibile riconoscere i viaggiatori dalla loro provenienza e si parlava, a buon diritto, di viaggiatori inglesi piuttosto che francesi identificabili nel fatto che gli uni prediligevano Venezia, gli altri Roma; i tedeschi e in genere i nordici ambivano invece al sole del Sud, a una natura incontaminata e allo stesso tempo arcadica¹⁸. Fu proprio dalla metà del Settecento si ebbe una sorta di 'internazionalizzazione' del *Grand Tour* che unificò gli itinerari (da nord a sud) incardinandosi intorno all'epicentro costituito dalle città di Venezia, Roma e Napoli¹⁹.

L'“internazionalizzazione” costituì il risvolto materiale di un concetto sopranazionale dell'Europa, concetto tipicamente settecentesco, segno della cultura cosmopolitica che si stava affermando; nello stesso momento la durata del viaggio cominciò ad assottigliarsi, segno di una minore disponibilità economica e mentale di chi lo intraprendeva. Con il diffondersi delle idee illuministiche, si intensificarono ulteriormente quei viaggi che avevano l'obiettivo di far entrare il viaggiatore a contatto con popolazioni, culture e aree geografiche poco note, spinto dal desiderio di effettuare un'analisi razionale dei diversi aspetti della vita umana. Fu proprio in questo contesto culturale che il *Grand Tour* perse la sua caratteristica elitaria e la sua connotazione strettamente educativa in favore di un movimento interclassista volto al soddisfacimento di un desiderio personale di rinnovamento. Ai rampolli delle classi aristocratiche europee si unirono, infatti, i più facoltosi membri della borghesia: questa, divenuta ormai la classe dirigente d'Europa, ambiva sempre più ad affermare la propria condizione di agiatezza vivendo l'esperienza del viaggio come unica e irripetibile.

Dopo il Congresso di Vienna (1815) l'Italia romantica fu oggetto di nuovi miti e il viaggio, con la modernizzazione della società, acquistò ritmi e valori diversi. Man mano che il viaggio in Italia andava consolidandosi, si assistette ad un caratteristico e allo stesso tempo paradossale progressivo restringimento degli obiettivi formativi che spingevano i *touristes* ad intraprendere questo viaggio. Infatti, con la diffusione delle idee del Romanticismo e con la seconda rivoluzione industriale (1750-1850) emerse un aspetto prettamente sensitivo e naturalistico del viaggio che sostituì

¹⁶ IBIDEM.

¹⁷ A. CIARALLO, *Scienziati a Pompei tra Settecento e Ottocento*, L'erma di Bretshneider, Roma 2006. La scoperta di Ercolano e Pompei avvenne in un momento di grande fermento intellettuale per la società europea e apportò nuovi motivi di interesse per il *Grand Tour* e nuovi stimoli per la ricerca.

¹⁸ Per un ampio panorama di studi sul *Grand Tour* nel Sud Italia, cfr. L. LOMBARDI, *Il Gran Tour e il mito del Sud*, Proimez 1994; “*Il Grand Tour come fonte documentaria per la conoscenza dei paesaggi dell'Italia meridionale*” in “Quaderni del Dipartimento Patrimonio Architettonico e Urbanistico” n. 25-26 XIII 2003; A. MOZZILLO, *La frontiera del Grand Tour. Viaggi e viaggiatori nel Mezzogiorno borbonico*, Liguori, Napoli 1992; A. MOZZILLO, *Passaggio a Mezzogiorno. Napoli e il Sud nell'immaginario barocco e illuminista europeo*, Leonardo, Milano 1993; E. KANCEFF, R. RAMPONE, *Viaggio nel sud. Verso la Calabria*, Genève 1990; E. KANCEFF, R. RAMPONE, *Viaggio nel sud. Viaggiatori stranieri in Sicilia*, Genève 1990.

¹⁹ C. DE SETA, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, cit., p. 171.

definitivamente quello formativo. Il viaggio divenne quindi un *sentimental travel*, un cammino in se stessi, nelle turbe dell'animo, che si risolveva a volte in quei soggiorni prolungati a tal punto da diventare definitivi e in un rapporto con il luogo di adozione che prendeva spesso le forme di una vera e propria 'appropriazione amorosa'²⁰.

Contestualmente, l'industrializzazione, con le sue innovazioni tecnologiche, aveva modificato profondamente l'aspetto delle città e delle campagne: ne conseguì una sorta di ricerca volta alla 'riconquista' di una natura ancora incontaminata. I viaggiatori romantici cercavano luoghi non ancora soggetti al progresso e all'urbanizzazione, spinti da una 'tensione nostalgica' che 'celebrava' i paradisi naturali quasi primitivi.

L'attrazione per l'esotico e l'idealizzazione della natura spinsero dunque i viaggiatori alla ricerca di un mondo idilliaco, nel quale l'uomo potesse rivivere la primordiale simbiosi con il suo prossimo e con la natura. Spinto da questa nuova ricerca di unione con la natura incontaminata, il *Grand Tour* sposò ben presto la moda dell'esotico; lentamente, nel corso del XIX secolo, il viaggio in Europa passò di moda e gli aristocratici, soprattutto inglesi, cominciarono allora a visitare le loro colonie, tra cui l'India in particolare, che poteva offrire un esotismo maggiore rispetto all'ormai troppo consueta *vecchia* Europa²¹. Un altro aspetto nuovo del viaggiare ottocentesco fu la ricerca, da parte di chi intraprendeva il viaggio, di una comodità sempre maggiore: il viaggio nel *comfort* rappresentò il pensiero borghese di poter viaggiare senza compromettere la propria identità e indicava la volontà di beneficiare degli aspetti terapeutici del viaggio senza modificare le proprie abitudini. Lentamente, il *Grand Tour* perse progressivamente il suo significato di formazione trasformandosi in viaggio terapeutico consigliato dai medici per risolvere varie patologie o semplicemente in momento di puro svago e diletto²². In questo nuovo concepire, la scoperta del viaggio fu sempre meno personale e più sintonizzata sulle informazioni predisposte dalle guide, ormai stereotipate, che divennero indispensabile strumento del viaggiatore, che non organizzava più in proprio, ma veniva condotto per mano alla scoperta del paese visitato; si andò così a creare il fenomeno, tuttora vitale, del turismo organizzato e di massa²³. La data del 1864, corrispondente al primo viaggio collettivo organizzato da Thomas Cook nell'Italia unita, segna forse il termine della 'tradizione' plurisecolare del *Grand Tour*.

²⁰ E. FRANZINA, "Le molte società" in Id. (a cura di), *Venezia*, Laterza, Roma-Bari 1986, p. 319.

²¹ M. BOYER, *Il turismo. Dal Grand Tour ai viaggi organizzati*, Electa-Gallimard, Parigi 1997.

²² Per viaggio a scopo terapeutico non si intendeva più solamente la riscoperta dei bagni termali, l'elioterapia ed altre pratiche già note nel passato, ma assunsero valore anche i benefici psicologici derivanti dal viaggiare stesso. La partenza per un luogo diverso dall'abituale era considerata utile per rigenerare lo spirito e guarire dai 'mali dell'anima' che cominciarono ad affliggere maggiormente l'uomo moderno. Cfr. J. PEMBLE, *La passione del Sud. Viaggi mediterranei nell'Ottocento*, Il Mulino, Bologna 1998.

²³ J. PUDNEY, *The Thomas Cook Story*, Londra 1953, p. 414. Fu in Inghilterra che nacquero a livello imprenditoriale i primi viaggi collettivi: nel 1841 Thomas Cook organizzò prima viaggi all'interno dell'Inghilterra e poi nell'Europa tutta con un successo tale da riuscire a costituire in breve tempo una vera e propria società a questo scopo. Nacquero allora le prime guide per questo tipo di viaggiatore, meno colto e determinato rispetto ai protagonisti dei *Grand Tour*. Come sottolineato da De Seta, il confronto di queste guide con tutti i precedenti risultati narrativi dei *tour* settecenteschi e di inizio Ottocento mette in evidenza una svolta epocale negli interessi della nuova figura del turista: i *tour* nascevano da un interesse e da un desiderio insopprimibile di conoscere attraverso l'arte, l'archeologia, la cultura, la musica; mentre il viaggio del turista, a partire dalla prima metà dell'Ottocento, è un viaggio già di evasione, di distacco dalle malsane città industriali, verso altre città storiche e piacevoli in termini di clima, abitudini di vita, innovazione e comfort dell'ospitalità.

1.1 Il viaggiatore e il resoconto di viaggio

“Omero ci presenta Ulisse come il più saggio dei greci poiché aveva viaggiato molto e aveva visto città e costumi di molte genti [...]. Anche il giovane d’oggi dovrebbe viaggiare in Italia e arricchire la propria mente mediante la gravità e le massime di un paese che ha reso civile il mondo intero e ha insegnato all’umanità cosa significhi essere Uomo”.

R. Lassels, *The Voyage of Italy*, 1698, Saggio introduttivo sull’utilità dei viaggi

La nascita dell’idea del viaggio come strumento di formazione, come mezzo di ‘scambio e commercio intellettuale’ che, tramite il confronto, fa nascere e progredire la coscienza critica e la consapevolezza del viaggiatore, ebbe origine in Inghilterra. Come teorizzato da De Seta, in ambito anglosassone si costituì il primo ‘codice’ del *Grand Tour*: il saggio di Francis Bacon intitolato *Of Travel* (1625) conteneva già, in modo completo, tutto il corredo di motivazioni e buone norme che furono poi specificate, arricchite, ripetute, riorganizzate in una manualistica fiorente; i precetti baconiani furono la base filosofica che diede al viaggio di istruzione degli inglesi il primato cronologico e l’appoggio incondizionato della Corona inglese²⁴. Come capostipite di quella precettistica dell’organizzazione materiale dei viaggi, in cui furono indicate minuziosamente la durata (che all’inizio era stabilita in tre anni), il corredo materiale e culturale del viaggiatore, i luoghi di sosta e le molte altre indicazioni necessarie, Bacon fece scuola²⁵. Egli consigliava che il giovane destinato al *Grand Tour* avesse una certa conoscenza della lingua del paese di destinazione, che vi si recasse provvisto di guide cartacee e di un *tutor*; raccomandava che tenesse un diario, che non si trattenesse troppo in una stessa città e che, durante il soggiorno, cambiasse più volte residenza in modo da impratichirsi negli spostamenti, sempre provvisto di lettere di presentazione per potersi inserire nella buona società. Bacon riteneva il viaggio parte fondamentale dell’educazione di un giovane aristocratico e il *Grand Tour* era, a suo parere, la tappa conclusiva e determinante della sua formazione.

Fu dunque proprio nel corso del XVII secolo che il tradizionale viaggio nel Continente iniziò ad assumere il carattere di una vera e propria istituzione: l’esperienza del viaggio d’istruzione veniva ormai sentita come necessaria per chiunque fosse destinato a far parte della classe dirigente e la Corona, le Università e le istituzioni pubbliche promossero e finanziarono i viaggi dei giovani aristocratici; nella stessa direzione si mosse la ricca e ambiziosa borghesia.

Sebbene gli esordi del *Grand Tour* abbiano radici inglesi, fu proprio dall’Inghilterra che arrivarono anche le maggiori obiezioni. L’altalenante prevalere dei *pro* e dei *contra* fecero del viaggio in Italia, almeno per tutta la seconda metà del Cinquecento e almeno buona parte del Seicento, un mito vagheggiato e insieme temuto. Le molte pagine dei resoconti descrivevano un paese reale ben diverso da quello mitico che i viaggiatori idealizzavano: l’Italia, dopotutto, era anche la patria di Machiavelli, cioè degli atteggiamenti cinici e della liceità di qualsiasi mezzo pur di raggiungere il fine; la patria del cattolicesimo, in cui lo sfarzo esibito dalla Controriforma poteva abbagliare i non cattolici (oltre che costituire il pericolo, per chi non era protetto dalla carta diplomatica, di incorrere nella rete dell’Inquisizione); un luogo dove la libertà di costumi era pericolosa. Eppure non furono

²⁴ Il legame con l’idea di istruzione era così stretto che in Inghilterra la Corona finanziava i viaggiatori, in seguito ad una richiesta debitamente motivata, con trecento sterline annue. C. DE SETA, *L’Italia del Grand tour*, cit., p. 62; cfr. anche R. MAMMUCARI, *Roma città dell’anima: viaggiatori, accademie, letterati, artisti*, Edimond, Roma 2008, p. 97.

²⁵ C. DE SETA, *L’Italia del Grand Tour*, cit., p. 61.

queste ombre a creare la forte corrente dei dissidenti rispetto ad una pratica che sollevò, come è proprio di tutte le mode, anche moltissime obiezioni. Di fatto, la mutata situazione della penisola, il suo diminuito prestigio quale faro della formazione umana e culturale per la giovane classe dirigente, non furono sufficienti ad inficiare il principio che alimentava un fenomeno che divenne di portata europea²⁶.

Anche nella Francia del Cinquecento emersero alcuni pionieri del viaggio in Italia, soprattutto tra gli artisti che la scelsero come luogo di elezione per i loro studi. Anche in questo caso il fenomeno si radicalizzò nel secolo successivo, cambiando fisionomia: da iniziativa privata divenne programma di Stato, come dimostra la fondazione dell'Accademia di Francia a Roma nel 1666, atto solenne della consacrazione dell'Italia come fonte cui abbeverarsi, punto di sosta e aggregazione per gli artisti di tutta Europa²⁷ **(Figura 2)**.

Come sottolineato da De Seta, per tutto il Seicento il *Grand Tour* ebbe una connotazione prevalentemente aristocratica, anche se artisti e intellettuali potevano in qualche misura considerarsi “l'avanguardia di un'armata volta alla conquista pacifica dell'Europa”²⁸.

Durante il cosiddetto *secolo d'oro* dei viaggi, la schiera dei *touristes* fu fitta ed eterogenea. Gli eredi delle nobili casate aristocratiche videro ben presto affiancarsi i meno blasonati ma spesso più facoltosi figli della classe borghese in ascesa, che proprio attraverso il viaggio di istruzione nobilitavano il proprio *status* sociale e culturale. Così commenta De Seta:

“La comunità dei *touristes* è, nel corso del secolo del Lumi, la più numerosa e libera accademia itinerante che la civiltà occidentale abbia mai conosciuto. Quantunque i dati statistici siano carenti per tutta l'Europa, e quei pochi ora disponibili hanno più che altro valore di indizio, è certo che l'esperienza del *Tour* nel corso del tempo assume una connotazione interclassista già nell'età dell'assolutismo. L'intelligenza, il gusto, il piacere della musica e delle arti sono qualità che prescindono dallo status sociale”²⁹.

Anche Attilio Brilli riconosce nel Settecento ‘il secolo d'oro dei viaggi’, a tal punto che “tra il 1760 e il 1780 i turisti stranieri constatavano con disappunto la presenza dei propri connazionali dovunque: sia nelle città ‘classiche’ come Firenze, Venezia, Roma e Napoli, che in quelle ‘minori’ come Lucca, Siena, Vicenza e Verona. Molte fonti di metà secolo parlano di almeno quarantamila forestieri presenti a Roma durante la stagione invernale”³⁰. Il viaggio di istruzione non restò tuttavia appannaggio della sola gioventù aristocratica e alto-borghese europea. Esso, inteso più largamente come viaggio di formazione, interessò da vicino una schiera dei *tutors*, scelti tra artisti, letterati e uomini di cultura che, privi di mezzi materiali, erano provvisti di quel ‘saggio criterio’ da somministrare ai loro giovani signori. Fu questo una sorta di mecenatismo moderno, grazie al quale un gruppo davvero notevole di artisti o amatori d'arte poté godere della possibilità di apprendimento e di scambio offertagli dal viaggio stesso. Lo scambio intellettuale, favorito dall'incontro con altre realtà europee e soprattutto italiane, si rispecchiò nel commercio di oggetti, opere d'arte, vedute, che cominciarono a circolare tra i paesi visitati e la madrepatria ampliando le

²⁶ P. BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti*, cit., p. 84.

²⁷ C. DE SETA, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, cit., p. 171. La creazione dell'Accademia di Francia a Roma coincise con la politica dei grandi lavori pubblici intrapresa alla fine del XVII secolo da Luigi XIV, grazie alla quale furono trasformati il *Louvre*, le *Tuileries* e *Versailles*. Creata nel 1666 su impulso di Jean-Baptiste Colbert, Charles Le Brun e Gian Lorenzo Bernini, l'Accademia accoglieva sia i vincitori del *Prix de Rome*, sia i borsisti protetti da qualche nobile mecenate. I giovani artisti chiamati dal re avevano la possibilità di accrescere la loro formazione grazie al contatto con Roma e l'Italia.

²⁸ C. DE SETA, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, cit., p. 172.

²⁹ C. DE SETA, *Vedutisti e viaggiatori in Italia tra Settecento e Ottocento*, Einaudi, Torino 1999, p. 15.

³⁰ A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 41.

possibilità di confronto e realizzando, in concreto, l'idea universalistica della cultura che l'uomo europeo del Settecento sentiva come necessaria.

Nel corso dell'Ottocento, si riconoscono tra i protagonisti del viaggio molti uomini politici, diplomatici, poeti e letterati, ma anche mercanti e uomini d'affari: la ragione di questo allargamento a macchia d'olio del desiderio del viaggio nella società europea era dovuta essenzialmente alla ricchezza dell'Italia, un luogo che costituiva da sola meta e mito culturale, naturalistico, scientifico, politico, avventuroso, artistico, religioso e mondano.

Risulta difficile districarsi nel *mare magnum* della produzione odepórica cinque-ottocentesca ricercando una motivazione comune in coloro che intraprendevano il viaggio: come ben osservato da Brilli, invece di stabilire delle categorie, necessariamente fluttuanti, è necessario pensare ad una moltitudine di motivazioni, tra formative ed edonistiche, semplicemente avventurose oppure terapeutiche³¹. Il viaggio dei *touristes* infatti, erede dei viaggi 'utilitaristici' dei secoli precedenti (pellegrinaggi, viaggi mercantili e di affari, ambascerie ecc.), possedeva un carattere più svincolato da ogni interesse o finalità specifica: il motore che mosse questa potente migrazione europea può riassumersi nel termine '*curiosità*' e se fu la curiosità a muovere i viaggiatori, non può escludersi a priori nessun campo di indagine³².

La letteratura che diede conto dei viaggi compiuti si configurò da subito sterminata e già nel 1691 Francois-Maximilien Misson, autore del celebre *Nouveau voyage d'Italie*, la dichiarava "inclassificabile"³³ (**Figura 3**). Le impressioni di viaggio che ci sono state con essa trasmesse furono portatrici di una cultura veramente enciclopedica. La varietà dei temi che tali compendi esprimevano era incrementata dalle personali preferenze di ogni scrittore, tese a sottolineare un aspetto piuttosto che un altro. In questo genere letterario, pertanto, trovano posto tutti i moventi nati dall'incontro fra la vastità e l'eterogeneità degli interessi propri alla cultura settecentesca, che offrì la possibilità di spaziare dagli aspetti politici, economici, culturali, ai fenomeni di costume senza trascurare le coordinate geografiche e le condizioni ambientali; di conciliare la descrizione minuziosa di biblioteche e pinacoteche all'interesse per l'urbanistica o per i giardini di una città, allo studio sull'indole o la composizione sociale di un popolo e il prevalere delle inclinazioni personali di ciascun viaggiatore.

Le diverse motivazioni dei viaggiatori ed il differente grado di preparazione culturale degli stessi influirono sulla scrittura delle loro relazioni, che si mostrano quindi di diverso genere, forma e valore, sia documentario che letterario. E' possibile tuttavia riconoscere una sostanziale differenza fra le guide del XVII secolo, più personali e ricche di aneddoti e basate sul 'sentito dire', quelle del *secolo d'oro*, più obiettive, sistematiche e scientifiche, e quelle di epoca romantica, più soggettive.

Agli esordi del *Grand tour* si diffuse un tipo di scrittura che riteneva ammissibile riportare fatti di seconda mano e utilizzare un repertorio di aneddoti - relativi alle proprie 'incredibili' avventure, ai pericoli corsi, alle difficoltà incontrate - relegando in secondo piano l'osservazione diretta. Con il diffondersi della moda del viaggio, il cammino del *touriste* settecentesco era dettato dalle aspettative della conoscenza enciclopedica ed esaustiva. Il viaggiatore era paragonabile in questo ad un filosofo sperimentale di "eccezionale voracità tesaurizzante, che ambiva alla sistematicità: dotato, quando scrupoloso, di una preparazione teorica molto solida realizzata tramite la lettura di diversi manuali

³¹ IVI, p. 10.

³² IBIDEM.

³³ F.M. MISSION (1650?-1722), scrittore e viaggiatore francese. Giudice ugonotto, dopo la revoca dell'editto di Nantes, si trasferì in Inghilterra. Venne in Italia tra il 1687 e il 1688 come *tutor* dei figli del duca di Ormond, esperienza dalla quale scaturì il *Nouveau voyage d'Italie, avec un mémoire contenant des avis utiles à ceux qui voudront faire le mesme voyage*, Parigi 1691. Il testo, ristampato più volte, divenne una delle guide più accreditate e diffuse dell'Europa dei *touristes* settecenteschi. La versione italiana è stata curata da G. E. Viola, *Viaggio in Italia*, L'Epos, Palermo 2007.

metodologici per apprendere come 'organizzare la visione', aveva del tempo un'idea quantitativa e quanto più 'vedeva' tanto più riteneva di avere svolto al meglio il suo compito"³⁴. Un'attendibile chiave di lettura del modo in cui il secolo dei lumi considerava questo genere letterario ci viene fornita dalla *Critical Review* (1770):

un libro di viaggi [...] costituisce uno dei prodotti letterari più attraenti ed istruttivi. In esso si registra una felice commistione di utile e di dolce; esso diverte e cattura la fantasia senza ricorrere alla finzione romanzesca; ci fornisce un'ampia messe di informazioni pratiche e suggerimenti morali senza la noiosità della trattazione [...]. Promuove e facilita le relazioni fra città lontane l'una dall'altra; sgombra le nostre menti da quegli irragionevoli e torbidi pregiudizi nei confronti di maniere, costumi, forme di religione e di governo nelle quali non siamo stati allevati; rende l'uomo mite e socievole con il prossimo; fa sì che consideriamo noi stessi e l'umanità intera come fratelli, creature di un supremo e benigno Creatore: una verità, questa, tanto ovvia in teoria, quanto disattesa nella pratica³⁵.

Nei diari, cronache, relazioni, guide ed epistolari del Settecento, scarseggiava il gusto dell'aneddoto salottiero, la notazione di sentimento o personale, mentre predominava il desiderio di oggettività del resoconto. Diari e lettere, soprattutto, consentivano di simulare la piena autenticità (anche se quasi sempre subiscono rielaborazioni e affinamenti nella stasi del dopo viaggio) e di realizzare in modo spontaneo la funzione didattico-informativa ritenuta essenziale. La lettera in particolare costituì una scelta tra le preferite: essa consentiva uno stile discorsivo, alieno da ricercatezze, autorizzava a saltare da un argomento ad un altro grazie alla presenza di un interlocutore (spesso fittizio) e comportava l'idea di una scrittura immediata, contemporanea alla stesura, che era assicurazione di veridicità.

Nel corso dell'Ottocento, si diffuse un genere di scrittura che portava la figura dell'*io* in primo piano, caratterizzato da uno sfogo memorialistico di stampo romantico. Con l'avanzare del nuovo secolo il viaggiatore cominciò a nutrire nuove ambizioni: piuttosto che rivestire il ruolo di informatore, si sentiva esso stesso il protagonista degli eventi. Cambiò quindi il rapporto del viaggiatore con la realtà esterna: oggetto di descrizione quanto più esaustiva, divenne movente di altre descrizioni, quelle del proprio stato d'animo e delle riflessioni suscitate dalla seduzione pittoresca o dalla 'sublimità' del paesaggio.

Nella ricchezza tipologica del genere, un dato comune nel corso dei secoli interessati dalla nostra ricerca riguarda il prevalere di una volontà '*quidistica*', da cui deriva una tendenza alla ripetizione poi massificata coi *Baedeker* (tra le più diffuse guide nel senso moderno del termine)³⁶: dalla lettura delle fonti appare chiaro come venissero riproposti sempre gli stessi itinerari, gli stessi giudizi, persino gli stessi aneddoti. Le aspettative degli scrittori di viaggio erano quindi già orientate dalle letture su cui si erano precedentemente preparati. Un sguardo 'diffidente' su queste relazioni di viaggio ci è però offerto dal contemporaneo Cavaliere De Jaucourt che metteva in guardia il lettore sulla veridicità di alcuni resoconti: alla voce 'Viaggiatore' dell'*Encyclopédie*, egli asseriva che "solitamente i viaggiatori sono poco fedeli. Quasi sempre aggiungono alle cose che hanno visto quelle che potevano vedere e per non lasciare imperfetto il racconto dei loro viaggi, citano quello che hanno letto in altri autori e

³⁴ A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit. p. 43.

³⁵ T.G. SMOLLETT, *Critical Review or Annals of Literature*, volume 30, Londra 1770, Traduzione a cura di A. BRILLI, *Viaggiatori stranieri in terra di Siena*, Monte dei Paschi di Siena, Siena 1986.

³⁶ Nel 1836 Karl Baedeker fondò a Coblenza la prima casa editrice dedita alla pubblicazione di guide turistiche che divennero note in tutto il mondo per l'accuratezza cartografica e l'assoluta precisione. Nel 1872 il figlio Fritz trasportò l'azienda libraria a Lipsia e allargò il piano delle guide a tutta l'Europa e a molti paesi extraeuropei, curando pure edizioni in inglese e in francese.

poiché questi hanno sbagliato, a loro volta ingannano poi anche i loro lettori”³⁷. Infatti, come vedremo meglio in seguito e soprattutto per la Toscana, numerosi errori e reiterati pregiudizi su svariate località italiane produssero nel corso dei secoli del *Grand Tour* una catena di veri e propri *topoi* che raramente riuscivano ad essere smentiti.

Affianco alla produzione letterario-odeporica, vastissima fu anche la produzione figurativa: nella rubrica del viaggiatore, il capitolo che riguardava l'arte, da vedere e da riprodurre, era spesso dominante. La visita fu il movente di una vasta produzione figurativa, alimentata da pittori ingaggiati in patria prima del viaggio oppure sul posto, quando le finanze non permettevano una assunzione di così lunga durata. Alcune volte fu il talento degli stessi viaggiatori ad esprimere anche col linguaggio figurativo le personali emozioni. La produzione iconografica connessa alle tappe del *Grand Tour* italiano fu quanto e forse più ricca di quella letteraria: furono prodotte incisioni, stampe, acqueforti, carte topografiche. Il considerevole sviluppo del viaggio, insieme ad un rinnovato interesse per la storia e la geografia in genere, concorse a un significativo incremento del mercato di opere d'arte che rappresentavano sia le bellezze naturali che quelle storiche di un luogo. Pittori, architetti e scultori giunsero nel Bel Paese per attingere all'arte e all'architettura dei grandi artisti del passato e dei contemporanei, quali Caravaggio, Bernini, Borromini, Vanvitelli e Piranesi. La presenza in Italia, e soprattutto a Roma, di tanti artisti stranieri, aveva poi contribuito a dare una svolta decisiva al genere pittorico europeo: le loro opere infatti, sebbene prodotte di una mera trasposizione fra realtà e fantasia, furono all'origine della moderna pittura di paesaggio, che pur essendo stata considerata fino a quel momento un genere secondario rispetto alla pittura religiosa e storica, si affermò prepotentemente nella prima metà del Seicento. Durante la seconda metà dello stesso secolo, invece, grazie al contributo di Gaspar Van Wittel, artista olandese italianizzato con il nome di Gaspare Vanvitelli, la pittura di paesaggio visse una svolta decisiva trasformandosi in un fenomeno di portata europea denominato ‘vedutismo’³⁸ (**Figura 4**).

Con questo termine si definiva quella produzione pittorica comprendente non solo il paesaggio naturale, ma anche quello artificiale costituito da città e monumenti: peculiarità di questo genere fu un'attenzione quasi fotografica verso un panorama, una città, una piazza o addirittura uno scorcio di particolare interesse. Il moltiplicarsi di vedute sempre più precise e realistiche da un punto di vista topografico, le numerose rappresentazioni delle zone monumentali della città con maggiore attenzione sia alla rovina antica che alle opere della cristianità, conferirono al vedutismo una propria autonomia. Furono sempre più numerosi i nobili che da tutta Europa commissionarono le caratteristiche vedute dell'Italia, quasi fossero delle ‘cartoline’ del paese. Con l'elaborazione delle nuove poetiche europee, si assistette alla rivalutazione del ruolo rivestito della natura che cessò di essere un semplice sfondo. L'evoluzione del concetto di natura concorse allo sviluppo di nuova categoria estetica che prese il nome di ‘pittoresco’³⁹. Questo genere pittorico rifletteva

³⁷ *Encyclopédie*, 1770-1779, XVII, p. 493; cfr. F. TONGIORGI, *La Toscana dei viaggiatori*, cit., pp. 82-83.

³⁸ Nato nella seconda metà del Seicento in Olanda, il Vedutismo è un genere pittorico che si diffuse presto in Italia dove conobbe particolare sviluppo nel XVIII secolo, dando vita a raffigurazioni degli scorci architettonici e scene di vita di città come Venezia e Roma. Questo genere di pittura richiedeva una grande padronanza dell'uso della prospettiva, soprattutto nella rappresentazione di palazzi, spazi urbani o intere città.

³⁹ Il pittoresco è una categoria estetica che trovò la sua prima formulazione solo alla fine del Settecento grazie ad U. Price, che nel 1792 scrisse *Un saggio sul pittoresco, paragonato al sublime e al bello*. Tuttavia la sua prima comparsa nel panorama artistico è rintracciabile già agli inizi del Settecento, soprattutto nella pittura inglese e nel rococò francese. Il pittoresco rifiutava la precisione delle geometrie regolari per ritrovare la sensazione gradevole nella irregolarità e nel disordine spontaneo della natura. La prima teorizzazione di questo concetto si deve al pittore inglese di origine russa Alexander Cozens nel 1759 e si univa al concetto di sublime che conobbe la sua prima definizione teorica grazie a E. Burke, nel 1756, con un saggio dal titolo *Ricerca filosofica sulla origine delle idee del sublime e del bello*. Alla base della teoria c'era l'idea della Natura percepita come ambiente nel quale l'uomo soffre, gioisce, prova stimoli e sensazioni e col quale instaura un rapporto emotivo: il

l'intramontabile interesse esercitato dall'Antico, divenendo sia interprete del gusto del *Grand Tour*, che simbolo di una passata grandezza. Un monumento o un'opera, pur non essendo sopravvissuti nella loro interezza allo scorrere del tempo, lasciavano le loro rovine a testimoniare il loro perduto splendore: ciò che più di tutto colpiva il visitatore era il senso dello scorrere del tempo, che con la sua incessante usura, riduceva tutto ad un frammento. In antitesi a questo sentimento invece, vi era la natura con la sua eternità. Il gusto per il vedutismo e per il pittoresco che si affermò soprattutto tra la seconda metà del XVIII e l'inizio del XIX secolo, contribuì al fenomeno ottocentesco del collezionismo, con le sue ricadute sulla realtà materiale e intellettuale dei paesi che intrapresero gli scambi (Figura 5).

1.2 Gli itinerari classici del viaggio in Italia: gli archetipi e i modelli

Il *Bel Paese*⁴⁰ ha sempre occupato un posto speciale nell'immaginario comune europeo. Con l'istituzionalizzazione del *Grand Tour* e la conseguente laicizzazione del viaggio durante la prima metà del XVI secolo, il territorio italiano visse un periodo di significativa 'scoperta': il viaggio nella nostra penisola, ambito e intensamente esercitato per diversi secoli, divenne allora parte integrante dell'esperienza comune delle classi abbienti di gran parte dell'Europa colta. I rampolli di tutta Europa, accompagnati da artisti, letterati e diplomatici affluirono nelle città italiane attratti sia dalla straordinaria presenza dei grandi artisti, sia dalla vita politico-sociale del paese. Al giovane discente, che aspirava spesso a diventare un alto funzionario dell'amministrazione statale del proprio paese, interessava studiare le lingue straniere, tra le quali anche l'italiano; allo stesso tempo, lo Stato della Chiesa era un importante punto d'incontro della diplomazia internazionale. I *touristes* giungevano nel Bel Paese attratti dalle sue prestigiose università e dalla possibilità di studiarne l'anomalo ed instabile regime, in vista di possibili appoggi nell'intricata rete delle alleanze europee⁴¹.

Nel corso dei secoli presi in considerazione (XVI-XIX), gli snodi principali del viaggio nella penisola, percorsa in direzione nord-sud, furono e rimasero le nostre città d'arte, con Roma e Venezia, Napoli e Firenze in nitido rilievo almeno fino a quando, a partire dalla fine del Settecento, la Sicilia e il Mezzogiorno costituirono nuovo motivo di attrazione. Soggetti a flessibilità furono invece gli itinerari che collegavano questi poli così come le altre diverse città inglobate nel *tour*; le variazioni furono imputabili a ragioni contingenti, personali, di un'epoca, delle diverse nazionalità di provenienza. Si trattò tuttavia di una flessibilità molto modesta. In effetti, dato il grandissimo numero di visitatori, sarebbe stato lecito attendersi una mappa intricatissima dei percorsi, ma così

pittoresco manifestava, dunque, l'immagine della natura in modo conforme alle esigenze e aspettative della nuova cultura dell'Europa dei Lumi. Il termine 'pittoresco' era proprio di un paesaggio 'irregolare e naturale', tipico della natura vergine ed incontaminata, nella quale l'uomo trovava conforto per fuggire dai contesti urbani. L'associare le 'rovine' di qualche edificio antico nei paesaggi pittoreschi divenne una vera e propria 'moda': paesaggi naturali con statue, antiche colonne, frammenti architettonici, divennero un binomio imprescindibile, che rimase come caratteristica peculiare anche dell'arte romantica ottocentesca.

⁴⁰ Questa espressione di grande diffusione si deve all'abate Antonio Stoppani che nel 1876 pubblicò *Il Bel Paese. Conversazioni sulle bellezze naturali la geologia e la geografia fisica d'Italia*. Si tratta di un libro in cui l'autore presentava, con l'artificio di 32 conversazioni didattico-scientifiche attorno ad un caminetto, nozioni di scienze naturali, con termini accessibili al lettore medio del tempo e con un occhio diretto alla geologia e alle bellezze naturalistiche delle diverse regioni italiane. Il titolo del libro riecheggiava il famoso verso *il bel paese ch'Appennin parte, e 'l mar circonda et l'Alpe* del Canzoniere di Francesco Petrarca (canto 146) con cui il poeta richiamava l'immagine dell'Italia.

⁴¹ C. DE SETA, *Il fascino dell'Italia nell'età moderna*, cit., p. 93.

non fu: dallo studio e dalla comparazione delle diverse fonti emerge che i viaggiatori si mossero compatti lungo un tracciato che rimase quasi invariato, solcato migliaia di volte con minime variazioni personali. Soprattutto se considerati per fasce cronologiche e per gruppi omogenei di nazionalità, gli itinerari presentano molti tratti comuni e duraturi: misurarsi sull'esperienza dei visitatori precedenti era abitudine comune ai viaggiatori di ogni provenienza. Le ragioni di questa iterazione dipesero in gran misura dalla letteratura odeporea che serviva da *vademecum* per i viaggiatori, oltre che dal potentissimo ascendente del 'sentito dire'.

Tra XVI e XIX secolo gli itinerari percorsi dai *touristes* si disgregarono, si sovrapposero l'un l'altro, mutando nel tempo a seconda della fortuna che ciascuna città, regione o contesto si era conquistato nella cultura di provenienza del viaggiatore. Così De Seta:

“Lentamente viene a formarsi un arcipelago di città e interessi sempre più estesi: Firenze e Genova, Siena e Pisa, Bologna e Parma, Milano e Palermo emergono lentamente nelle pagine e nelle tele. Ogni città ha una lista privilegiata di *topoi*, siano essi celebri monumenti o privilegiati punti panoramici. L'Italia, non più luogo mitico e arcadico, assume forma reale nella coscienza europea: con le sue ombre e le sue luci, con le sue aspre contraddizioni e i suoi splendori”⁴².

In una pagina del *Nouveau Voyage d'Italie*, che tratta esplicitamente gli argomenti dell'itinerario e dei tempi di stazionamento nelle varie città, così si esprimeva Misson (1691):

"E' praticamente impossibile stabilire il percorso di coloro che vogliono effettuare il viaggio in Italia, poiché ciò dipende dal passo attraverso il quale intendono effettuare il loro ingresso e dal tipo di soggiorno che scelgono di fare. Il consiglio generale che possiamo dar loro è di studiare bene le carte e di disporre il viaggio in modo da trovarsi per gli ultimi giorni di carnevale a Venezia, la Settimana Santa a Roma e l'ottava del S. Sacramento a Bologna. Evitino soprattutto di farsi sorprendere a Roma dal periodo della canicola; attraversino l'intero paese e ne vedano quante più zone possibili e non facciano due volte lo stesso percorso. Se non si sono potuti recare a Venezia nel corso del carnevale, dovranno almeno esserci per la festa dell'Ascensione"⁴³.

Misson raccomandava, fra l'altro, di non lesinare né sul denaro né tanto meno sul tempo da dedicare al viaggio: tuttavia, fin dagli esordi, passando attraverso il secolo d'oro del viaggio, fino al primo Ottocento, le condizioni materiali e mentali dei viaggiatori cambiarono sensibilmente. “L'aureo distacco degli aristocratici viaggiatori augustei e illuministi” fu cosa ben diversa da “una certa malcelata grettezza del viaggiatore post-napoleonico”⁴⁴. Se la raccomandazione di Misson di “non lambiccarsi troppo il cervello per fare economie”, risultava già quell'epoca quanto meno insolita, il tempo cominciò ben presto a monetizzarsi e i viaggiatori impararono a non scialacquare in inutili ozi. Dalla seconda metà del Settecento si assistette ad una lenta erosione del tempo prima così generosamente dedicato al viaggio: questo fu un segnale considerevole del fatto che anche l'investimento economico dedicatovi cominciava ad assottigliarsi⁴⁵. Francis Bacon (1625) considerava periodo ideale di durata del viaggio quello di tre anni, periodo necessario ad apprendere la lingua; Montaigne, nel 1581, dedicò a viaggio in Italia oltre dieci mesi; Edward Gibbon, nel 1764, soggiornò in Italia per ben nove mesi; Charles Burney, nel 1770, dedicò sei mesi in tutto al suo *tour* diviso tra la penisola e la Francia; Hippolyte Taine dedicò al suo viaggio italiano del 1864 soltanto tre mesi complessivi.

⁴² C. DE SETA, *Vedutisti e viaggiatori*, cit., p. 19.

⁴³ F. M. MISSON, *Nouveau voyage d'Italie*, cit., p. 10.

⁴⁴ A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 49.

⁴⁵ C. DE SETA, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, cit., p. 172.

Prima di affrontare l'itinerario di viaggio di un *touriste* dei secoli del *Grand Tour*, è significativo riportare questa osservazione di Stendhal (1828): “Ecco una delle principali norme di un viaggio in Italia: bisogna vedere nell'andata un mucchio di cose, che farebbero alzare le spalle al ritorno”⁴⁶.

Essendo i viaggiatori inglesi i più numerosi e assidui nel viaggio in Italia, potremo considerare a titolo di esempio un loro “itinerario ideale”⁴⁷. Il *Grand Tour* di un inglese iniziava a Dover, dove si imbarcava su un vascello che in circa dodici ore lo portava a Calais. Dopo avere attraversato la Francia e talvolta anche la Svizzera, l'ingresso in Italia avveniva, a seconda della provenienza, in Piemonte (attraverso i passi alpini di Tenda, Monginevro, Moncenisio o Piccolo S. Bernardo) o in Lombardia (attraverso quelli del Sempione, San Gottardo, San Bernardino, Spluga); l'itinerario ritenuto classico, e quindi più seguito, era quello che attraversava la Francia lungo il percorso che da Calais portava a Parigi (dove era prevista una sosta anche piuttosto lunga); da qui, attraverso la valle della Loira e lungo il corso del Rodano, si arrivava a Lione, un'altra città di sosta; dopodiché, si piegava ad est verso la Savoia e, passando per Chambery e Lanslebourg, si arrivava ai piedi del Moncenisio, dove si sarebbe ripetuto il rituale dello smontaggio delle carrozze, che venivano caricate a pezzi sui muli e rimontate a valle dall'altro versante. Come descritto dalla guida dello Scotto (1737), in cima al Moncenisio era situata la posta, un ospedale ed un cimitero, ma infine si arrivava ad un'osteria (detta de la *Grand Croix*) dove si riteneva che iniziasse effettivamente l'Italia. Secondo la guida, si poteva passare il Moncenisio solo d'estate e per scendere dalla montagna erano necessari due uomini del paese che trasportassero le sedie⁴⁸ **(Figura 6)**.

Se, invece, da Lione si continuava a dirigersi a sud della Francia, le possibilità di ingresso in Italia erano tre: il passo di Tenda, la via della Cornice o, attraversando un tratto di mare con partenza da Marsiglia o Nizza, si sbarcava a Genova o Livorno. Quest'ultima via era la più comune, anche se non la più amata.

Per i turisti provenienti dai paesi germanici e diretti a Venezia, invece, il passo da percorrere era il Brennero con Verona e Padova come tappe intermedie. L'unica alternativa all'ingresso via mare o attraverso le Alpi era la cosiddetta ‘via della Cornice’. Con questo termine si indicava quel tortuosissimo tratto o per meglio dire mulattiera, che da Nizza portava a Genova. Essendo impossibile percorrerla con le carrozze, la ‘via della Cornice’ era considerata l'accesso più accidentato per l'Italia.

Una volta in Italia, dunque, a seconda della provenienza, si poteva decidere di trascorrere un primo periodo a Venezia, oppure di attraversare piuttosto velocemente il tratto padano (Piacenza, Parma, Modena, Bologna) e puntare direttamente a sud verso Roma, meta privilegiata del viaggio. Per questo, c'erano tre strade che si potevano percorrere: quella occidentale, detta ‘Francesca’ o ‘Francigena’ che, attraverso Piacenza e il passo della Cisa, portava a Lucca, Siena, Radicofani e Viterbo. Quella centrale, che aveva inizio a Bologna e attraversando il passo del Giogo, prima, e della Futa, poi, toccava Firenze e si riuniva, a Siena, alla Via Francesca (l'attuale Via Cassia). Quella orientale, che, partendo da Bologna, giungeva a Fano per la Via Emilia e di qui, per la Via Flaminia, a Spoleto e Terni. C'era inoltre la possibilità che, una volta giunto a Firenze, il viaggiatore si

⁴⁶ STENDHAL, pseudonimo di Henri Beyle (1783-1842), romanziere francese, servì come ufficiale nell'esercito napoleonico. Dopo la Restaurazione visse a lungo in Italia e fu come console a Trieste e a Civitavecchia dal 1830 al 1841. Dedicò all'Italia opere divenute dei classici della letteratura odeporea, come *Rome, Naples et Florence*, Parigi, 1817 e *Promenades dans Rome*, Parigi, 1826. Il brano qui riportato è tratto da *Viaggio in Italia 1828*, libello che raccoglie notizie utili per il viaggio in Italia del cugino Romain Colomb, scritte sotto la dettatura di Stendhal che offriva annotazioni utili ad un solitario viaggiatore; l'edizione in italiano è a cura di Istituto Geografico de Agostini, Novara 1961, p. 9.

⁴⁷ L'itinerario qui proposto è stato descritto da C. DE SETA in *L'Italia del Grand Tour*, cit., pp. 155-157, seguendo le orme di Edward Gibbon (1737-1794).

⁴⁸ F. SCOTTO, *Itinerario d'Italia*, Roma 1747, p. 229.

immettesse nella valle dell'Arno fino ad Arezzo e quindi arrivasse a Roma proseguendo per Perugia, Spoleto, Terni. Da Roma, era prevista un'escursione a Napoli e dintorni attraverso le paludi Pontine, Velletri, Terracina e Gaeta. La tappa più a meridione del viaggio era rappresentata da *Paestum*. Rarissimi furono i viaggiatori che si addentrarono nel Cilento e in Calabria; fu infatti solo dopo il secondo Ottocento che i *touristes* si spinsero in numero considerevole verso le terre del Sud e in particolare verso la Sicilia.

Il viaggio era scandito da tempi di sosta ben precisi: periodo raccomandato per varcare le Alpi era la fine dell'estate (quasi sempre settembre), e alle soste nelle grandi città si dedicavano per lo più i mesi invernali: l'autunno si passava a Firenze, mentre l'inverno vero e proprio a Roma (dove era assolutamente sconsigliato fermarsi in estate, per paura della "mala aria") e a Napoli; la primavera dell'anno successivo a Venezia e in altre città del nord Italia. Il francese Lalande (1765) suggeriva di mettersi in viaggio nel bel mezzo dell'estate: partendo dalla Francia in agosto si riuscivano a raggiungere la Savoia ed il Piemonte ancora in estate, per giungere a Napoli, città dal clima mite in inverno. Seguendo tali indicazioni, era inoltre possibile arrivare a Roma, di ritorno da Napoli, durante il carnevale, partecipando così ai festeggiamenti di questo evento così colorato e folcloristico ed assistere anche alle cerimonie "*les plus pompeuses*" della settimana santa. Venezia sarebbe così stata raggiunta per la festa del *Bucintoro*, il giorno dell'Ascensione, in modo tale che il rientro in terra francese sarebbe avvenuto prima dell'arrivo della stagione estiva e del grande caldo⁴⁹. Tracciando una panoramica sulle preferenze dei viaggiatori di diverse nazionalità e tenendo conto dell'evoluzione del gusto intercorso fra il Seicento e il Settecento, si può affermare con certezza che le grandi città d'arte come Roma, Firenze e Napoli furono le tappe durevoli del *tour* italiano. Proprio in questi secoli si ebbe però una notevole variazione nel gusto dei *touristes* con una evoluzione delle preferenze e significativi mutamenti nelle tappe predisposte per il viaggio. Cesare De Seta per primo ha evidenziato queste variazioni di gusto, attraverso un confronto quantitativo fra le pagine di Misson e quelle di Lalande "i cui *Voyages* furono i testi più rappresentativi e seguiti dell'uno e dell'altro secolo"⁵⁰. Dalle osservazioni mosse da De Seta, emerge che nel Seicento la città prediletta in assoluto dai viaggiatori era Roma che non perse mai il suo primato, mentre seconda si collocava Venezia; entrambe le città furono destinate ad accrescere le loro fortune. Terza, ma con distacco, si poneva Napoli, seguita da Bologna, la cui fortuna, al contrario, fu destinata a crollare. Solo a questo punto si collocava Firenze che stentava ad affermarsi in un secolo dominato dal fascino della civiltà barocca. I centri di più piccole dimensioni erano molto defilati: due sole eccezioni di grande gradimento furono Loreto per il suo santuario e Pozzuoli per la presenza delle rovine antiche.

Nel Settecento la geografia dell'Italia si fece più articolata e mobile: si affermarono le tappe intermedie e l'itinerario si estese fino e oltre Napoli. Nel mutare di equilibri, Roma assunse un peso ancora maggiore mentre allo stesso tempo si assisteva alla parziale crisi di Venezia. Al secondo posto tra le mete predilette dei viaggiatori si affermò Napoli, considerata ora l'unica grande capitale europea d'Italia; la fortuna di Bologna si avviò verso un netto peggioramento a causa anche dello scaduto prestigio dell'Università; allo stesso tempo si ebbe l'inarrestabile successo della colta e

⁴⁹ JOSEPH-JÉRÔME LEFRANÇOIS DE LALANDE (1732-1807) fu un astronomo francese, direttore dell'Osservatorio di Parigi dal 1795; nel 1801 compilò il catalogo più completo della sua epoca con le indicazioni della posizione di ben 47.390 stelle (*Histoire Céleste Française*). Venne in Italia negli anni tra il 1765-1766, affrontando il viaggio in proprio, mosso da un'autentica passione per il sapere e dal desiderio di conoscere il nostro Paese. L'itinerario italiano seguito da Lalande e che egli consigliava a tutti coloro che desideravano intraprendere un viaggio attraverso la penisola, metteva in rilievo non solo le città più importanti e le vie principali, ma anche le città considerate "minori" e i percorsi secondari, in un ordine "*le plus naturel et le plus commode à suivre pour passer un an en Italie, et la bien voir*" e fu descritto dallo stesso nel *Voyage en Italie fait dans les années 1765 & 1766*, Parigi 1786.

⁵⁰ C. DE SETA, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, cit., p.170.

raffinata Firenze e dell'illuminata Torino e assunsero un certo peso i piccoli centri soprattutto toscani, tra cui emersero le città di Siena, Pisa e Lucca.

Fin dal XVII secolo, Venezia fu spesso, a causa della sua posizione geografica, sia la prima che l'ultima tappa del *tour* italiano. La sua tradizionale fama di città commerciale e indipendente l'aveva resa meta di visite da parte di mercanti e diplomatici. Inizialmente Venezia era considerata un semplice scalo di passaggio per i viaggiatori, ma la bellezza e la particolarità dei suoi paesaggi lagunari, tanto decantati dalla scuola dei *vedutisti* (con Canaletto come massimo esponente), costituirono un valido stimolo al prolungamento del soggiorno **(Figura 7)**.

Roma rappresentava da sempre il baricentro del tour italiano e la città dove ci si fermava più a lungo. I suoi musei, il suo ascendente religioso, politico e culturale contribuirono a renderla una delle città europee maggiormente visitate. Le sue antichità, le sue chiese, le sue piazze e le sue ville rappresentavano la massima espressione del 'Sublime' e divennero oggetto principale delle numerosissime vedute realizzate dagli artisti europei. Era inoltre consuetudine tra i *touristes* giungere in città in concomitanza del Natale, festa religiosa di grande fascino per i suoi riti e le sue tradizioni, per trattenersi fino a Pasqua, o per la festa di San Pietro, dove da Castel Sant'Angelo si potevano ammirare bellissimi fuochi di artificio **(Figura 8)**.

Tra le feste pasquali e la fine di giugno si collocava solitamente l'escursione in Campania e dintorni. Lo splendido scenario offerto dalla baia napoletana, dal Vesuvio con le sue eruzioni e dalla magnificenza della reggia di Caserta, costituì una delle tappe più agognate di tutta l'Europa a partire dal XVIII secolo⁵¹. Come già accennato in precedenza, la scoperta e lo scavo delle città sepolte dall'eruzione del Vesuvio nel 79 d.C., Pompei ed Ercolano, oltre a segnare l'inizio della storia dell'archeologia moderna e dello studio dell'arte antica in Italia, attirò ulteriormente sulla città di Napoli l'attenzione del mondo europeo, incrementando il numero già consistente dei visitatori⁵² **(Figura 9)**. Sia la letteratura che la storia dell'arte subirono l'influenza del gusto per l'antico, che innestandosi nel generale fenomeno 'neoclassico', ebbe in Winckelmann il suo più prestigioso rappresentante e teorizzatore.

L'inizio ufficiale degli scavi di Pompei e Ercolano, rispettivamente nel 1738 e dal 1748, inserì le due località tra le nuove mete del *Grand Tour* preferite dagli studiosi, antiquari e visitatori; grazie alle sue bellezze e al nuovo ruolo rivestito nell'ambito culturale europeo, la città partenopea si vide elevata al medesimo livello di prestigio delle altre grandi capitali della cultura.

Giunti a Napoli, dopo aver visitato i templi di *Paestum*, bisognava tracciare il tragitto di ritorno verso la madrepatria. Nel risalire la penisola, già dal XVII secolo, era molto comune il percorso che, da Roma a Venezia, prevedeva la variante verso il Santuario di Loreto, attraverso il passo di Colfiorito, Tolentino, Macerata e poi proseguiva, lungo la costa adriatica, toccando Ancona, Ravenna, Bologna e infine arrivava a Venezia. Dopo la visita ad altre città venete, come Verona e Vicenza, si riprendeva la via di Milano o Torino e dei passi alpini. Il ritorno in patria avveniva riattraversando la Francia, o risalendo la Svizzera e poi visitando città della Germania, delle Fiandre e dei Paesi Bassi.

Alla fine del Settecento, spingersi più a Sud dei templi di *Paestum* rappresentava per i viaggiatori stranieri una vera e propria sfida, un tentativo di forzare quei confini che erano stati stabiliti durante secoli e secoli di viaggi. L'itinerario ideale del *Grand Tour* infatti, designava la città di Napoli come ultima tappa italiana; le regioni del Sud come la Calabria, la Puglia, la Basilicata e la Sicilia erano considerate terre appartenenti alla lontana Africa. Le sporadiche e rapide visite di artisti, religiosi e mercanti stranieri in Sicilia o in Calabria, occorse negli anni precedenti, furono principalmente tappe intermedie per raggiungere Malta, all'epoca meta d'interesse per il *Grand Tour*. Il viaggio nel Sud era,

⁵¹ Cfr. L. FINO, *Il mito di Napoli tra vedute e scritti di viaggiatori dal XVII al XVIII secolo*, Grimaldi & C., Napoli 2008.

⁵² Cfr. *supra*, p. 4 e nota 17.

infatti, reso imprevedibile, duro e pericoloso non solo dalla carenza di strutture di accoglienza, di poste e di carrozze, ma anche dalle strade tortuose, poco praticabili e pericolose a causa della presenza dei briganti. Pressoché impercorribili erano le strade di montagna, costeggiate da burroni e torrenti, che insieme alla cattiva igiene degli alloggiamenti e alla disonestà di molti residenti, erano problemi ricorrenti che scoraggiavano i viaggiatori dall'intraprendere questo viaggio.

A Matthias Bruen, viaggiatore americano dell'anno 1817, l'itinerario italiano per eccellenza ricordava il corso della vita umana, suggerendogli una significativa metafora:

“la pianura padana e la valle dell'Arno sono lisce, floride e belle come la giovinezza; giungiamo a Roma per acquisirvi l'occhio, l'esperienza e la riflessione che si addicono alla età adulta. Dopo il trambusto si torna alle comodità congeniali all'età tarda, e cioè al sole all'aria e al rigoglio della natura di Napoli. Alla fine *Paestum* ci appare come il tramonto che conclude il nostro stanco pellegrinaggio e pone termine alle nostre fatiche”⁵³.

1.3 Le modalità del viaggio in Italia

E' la posizione sociale del viaggiatore a determinare il suo modo di viaggiare: “durante il viaggio, l'ampiezza del seguito, i veicoli e i cavalli; durante le soste, la comodità del soggiorno”⁵⁴. Grazie ai continui miglioramenti della rete viaria, nell'arco cronologico piuttosto ampio entro cui si dispiegò la moda del viaggio in Italia, si osservano costanti progressi nella praticità, nella velocità e nell'efficienza dei mezzi di trasporto. Le pagine riservate all'argomento nei resoconti dei viaggiatori furono molte: non stupisce una simile centralità del tema del trasporto vero e proprio qualora si prendano le distanze dagli agi della modernità; la sicurezza, il comfort, la rapidità del mezzo erano tutte preoccupazioni essenziali di chi si accingeva a intraprendere il viaggio.

Il mezzo continentale più diffuso tra i *touristes* era la carrozza: essa diventò un vero e proprio *status-symbol*, oggetto di una trattatistica sempre più minutamente regolamentata⁵⁵. I signori esibivano una carrozza padronale, la cui imponenza era delegata a preannunciare la ricchezza del suo possessore; i meno abbienti potevano scegliere tra la diligenza pubblica, che era lenta e poco confortevole, il viaggio per 'cambiatura' o il noleggio di un mezzo affidato ai buoni uffici di un vetturino che ne era il proprietario.

La soluzione di viaggio più lussuosa e preferita dal viaggiatore del *Grand Tour* era dunque la carrozza padronale. Manuali, prontuari, opuscoli si esercitavano sui vari argomenti di *bon ton* legati alla situazione itinerante: da questi si apprende, per esempio, che spettava solo ai viaggiatori seduti nel senso di marcia la facoltà di alzare o abbassare i vetri dei finestrini⁵⁶. “La carrozza era un'abitazione ambulante che doveva soddisfare pienamente l'ambizione di possedere un mezzo che simulasse per comodità e accoglienza quelli della propria stessa casa”⁵⁷. Le qualità essenziali della vettura erano ritenute la solidità, la stabilità ed equilibrio del mezzo, la leggerezza, la fluidità della marcia, l'efficacia delle sospensioni: le guide consigliavano carrozze di fabbricazione inglese (la ditta *Hopkins* era la più accreditata), predisposte per le strade continentali. Ogni carrozza veniva accessoriata in

⁵³ M. BRUEN, *Essays, Descriptive and Moral, on Scenes in Italy, Switzerland, and France*, Edinburg 1817; il brano qui riportato è citato e tradotto da A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 10.

⁵⁴ A. MACZAK, *Viaggi e viaggiatori nell'Europa Moderna*, Laterza, Bari 1992, p. 12.

⁵⁵ A. BRILLI, *Viaggi in corso. Aspettative, imprevisti, avventure nel viaggio in Italia*, Il Mulino, Bologna 2004, pp. 53-90.

⁵⁶ *IVI*, p. 60.

⁵⁷ *IVI*, p. 69.

modo più o meno personalizzato, fino a soddisfare le più curiose stravaganze. Proprio le richieste dei clienti privati erano quelle che portavano all'introduzione di modifiche e innovazioni che poi diventavano 'di serie' anche nelle vetture destinate al noleggio⁵⁸ (**Figura 10**).

La buona riuscita del viaggio dipendeva dalla raffinatezza dell'equipaggiamento su cui si poteva contare sia nella fase del movimento sia in quella della sosta; durante il viaggio, il problema essenziale era il rapporto fra l'assoluta mancanza di spazio e l'esigenza di comodità. Durante la sosta, invece, bisognava essere preparati ad affrontare in autonomia ogni genere di necessità se non si voleva cadere vittima delle locande, per la maggior parte delle volte tacciate di pessime reputazioni. I viaggiatori più equipaggiati si facevano precedere da altre vetture, chiamate *fourgon*, che ospitavano la servitù, i bagagli, i rifornimenti. Si diffuse con successo anche la variante della *dormeuse*, vettura che poteva trasformarsi in confortevole camera da letto per due⁵⁹.

Al viaggiatore che non poteva permettersi una carrozza di proprietà, si presentava l'alternativa della diligenza postale. Fu proprio verso la fine del XVI secolo che cominciarono a comparire le prime carrozze di posta in sostituzione delle carrette fino ad allora in uso. Secondo Brilli, l'innovazione più evidente del XVI secolo per le carrozze comuni fu "l'isolamento del corpo centrale, con l'abitacolo dei passeggeri, dalla struttura del veicolo per mezzo di catene o di cinghie che lo tengono in sospensione, neutralizzando per quanto possibile le scosse della strada. Da qui il nome, in auge per qualche tempo, di cocchio dondolante o di carro per femmine"⁶⁰.

La diligenza era un veicolo dall'aspetto piuttosto massiccio, nella sua versione più evoluta diviso in tre scompartimenti, anteriore (*coupé* o *cabriolet*), centrale (berlina), e posteriore (rotonda, detta anche *tonneau*). Sebbene le migliorie proseguissero fino ad arrivare alle importanti innovazioni ottocentesche dell'impiego di balestre e tiranti atti a migliorare molleggio e stabilità del veicolo, tali vetture si guadagnarono la fama di non essere troppo confortevoli. Erano infatti piuttosto scomode e molto lente, dotate di pesanti tendine di stoffa o pelle che le trasformavano in soffocanti prigioni con il caldo e che non difendevano a sufficienza dal freddo e dalle intemperie. La sistemazione esterna, a sua volta, non era comodissima, non offriva adeguato riparo e costringeva chi la occupava a sottostare alle operazioni di consegna e ricevimento dei pacchi che avveniva ad ogni posta (**Figura 11**).

Se non si volevano correre le poste, ma non ci si potevano permettere i costi di una vettura propria, gravati dalla tassa doganale di passaggio di Stato in Stato, altra opzione più economica era il viaggio 'per cambiatura'. Esso prevedeva, una volta presa in affitto la vettura da un carrozziere, il noleggio dei cavalli da parte dei mastri di posta, secondo il numero dei passeggeri e il peso dei loro bagagli, con l'assistenza di uno o più postiglioni (in genere uno ogni due cavalli), quando non vi fosse la presenza di un proprio vetturino. I prezzi di questa operazione, benché molto variabili a causa della differenza di conteggi tra Stato e Stato, erano molto più popolari. Ad ogni modo, la modalità più frequente e più economica era piuttosto quella del viaggio con il vetturino. Un contratto con il vetturino, che garantiva certamente maggiore libertà di movimento e indipendenza, comprendeva di regola non solo il trasporto ma anche il vitto (a 'menu fisso'), l'alloggio e il numero delle tappe stabilite. L'inconveniente di questa soluzione stava tutto nella sedimentata abitudine dei vetturini a non rispettare i patti e offrire servizi di scadente qualità. Il vetturino era, in effetti, un piccolo imprenditore cui si riconosceva professionalità e audacia. Come il viaggiatore Cobbett, grande estimatore del viaggio a noleggio, ci ricorda nel 1830:

⁵⁸ IVI, p. 73.

⁵⁹ IBIDEM. "Nel 1826 Lady Blessington ne possedette una a doppie molle dotata di soffici cuscini e coltri di piuma d'oca cui dichiarava di non poter rinunciare".

⁶⁰ A. BRILLI, *Un paese di romantici briganti. Gli italiani nell'immaginario del Grand Tour*, Il Mulino, Bologna 2003, cit., p. 23.

“quella del vetturino è un'attività che richiede grande spirito di iniziativa; infatti i vetturini devono essere pronti in ogni momento a percorrere qualsiasi distanza e a dirigersi verso qualsiasi meta. Corrono seri rischi ed infatti se capita un'improvvisa azzoppatura o la morte di un cavallo quando sono lontani da casa, rischiano di vedere rovinata per sempre la loro attività. Sono così numerosi i vetturini che si accende spesso fra di loro una vivace competizione la quale tiene bassi i prezzi e fa ridurre il guadagno”⁶¹.

Nel testo *Il viaggiatore moderno ossia la vera guida per chi viaggia* (1789), si davano alcuni consigli per i viaggiatori che intendevano affrontare il viaggio in carrozza e per cambiatura (**Figura 12**):

“Del viaggiare in Calesse per Vettura e Cambiatura.

Se viaggerà per vettura, stia cauto il Viaggiatore di far porre in scritto la quantità della caparra, che consegnerà al Vetturino, e il prezzo della vettura convenuta, con specificare il luogo, ove deve posarlo; sì il contratto sarà libero, e netto da tutte l'altre spese di passi, e dazj che occorrono nel viaggio; perché la maggior parte de' suddetti Vetturini hanno per costume, dopo smontato il Passeggiere al luogo destinato, di alterare il prezzo accordato a bocca, e ingiustamente pretendono aggravarli di altre spese fittizie, alzando la voce per fare adunanze di popolo, e costringono il Passeggiere a soggiacere alle loro ingiuste pretensioni, perché una persona ben nata, e civile non si espone mai a contrastare in caso di tumulto e pubblicità. Se per viaggio ricevesse il Viaggiatore qualche termine improprio solito riceversi dalla maggior parte de' Vetturini, abbia la sofferenza di dissimularlo, particolarmente se sarà solo; poiché deve riflettere che la vita del Passeggiere si trova nelle mani de' Vetturini, che possono a bella posta, e per astio fargli qualche affronto, con anche farlo ribaltare; perciò dissimuli qualunque prava azione ricevuta, e se ne faccia render conto, quando sarà arrivato al suo destino. Prima di mettersi in Calesse particolarmente per le Poste, e Cambiatura, di non eccedere ne' cibi, perché qualunque replezione potrebbe essergli di nocumento, cagionargli vomito, ovvero flusso di corpo, mediante il moto irregolare, e dibattimento del Calesse, solito di corrompere il cibo nello stomaco. Stia avvertito che dovendo far salite precipitose, ovvero scese di simil sorte, è più sicuro discendere dal Calesse, e fidarsi alle proprie gambe, con intraprendere il cammino a piedi, che esporsi ad essere ribaltato dal Calesse, con manifesto pericolo della vita; ed in questo caso cammini a piedi più tosto dietro al Calesse, per aver custodia delle sue robe, le quali potrebbero cadere, ovvero essergli tolte al di dietro, camminando egli avanti, come spessissimo accade. Dovendo passare qualche fiume, che gli sia incognito, non si esponga a passarlo col Calesse, se prima non avrà esplorato la profondità, con rintracciare altresì, se vi siano impedimenti occulti, ponendo sempre le robe sue in luogo eminente, perché non rimanghino bagnate, ed offese dall'acqua; non si fidi troppo di passare per i ponti senza prima assicurarsi che siano stabili. Stia cauto a non imbarazzarsi con Vetturini soliti ubriacarsi, e perciò prima d'intraprendere il viaggio, esplori la qualità, e costumi del suo Conduttore, di qual luogo sia, e come ha nome, ed avendo fatta una buona scelta, lo tratti con affabilità, e liberalità, né badi a qualche spesa di più, per renderselo obbligato, e amorevole; poiché negli alberghi, ovvero Osterie, appena smontati, secondo le convenzioni, che sogliono avere co' padroni medesimi, gli obbligano a preparare le meglio stanze per il riposo de' passeggeri, miglior trattamento nel cibarsi, con minore spesa degli altri, e se non restano serviti con le distinzioni, che ordinano i Vetturini in altre vetture, mai più fanno le sue fermate a quell'Albergo, o Osteria, dove non hanno ottenuto il suo intento; deviando i Passeggeri con dir loro, che non è luogo a proposito di dar ricetto, né da essere ben trattati: ed a quest'effetto i suddetti padroni procurano, che restino soddisfatti. Si osservino tutte l'altre regole generali spiegate di sopra, e specialmente quelle, che riguardano la difesa della propria vita; non dovendo veruno esporsi a viaggiare solo, ed inerme per luoghi selvosi, dove probabilmente risiedono uomini facinorosi, e ladri di strada: e dandosi l'occasione di partire colli Procacci, è più sicuro, e più utile; ed abbia ciascuno in

⁶¹ J.P. COBBETT (1803-1881) scrisse il suo *Journal of a Tour in Italy*, Londra, 1830 in seguito ad un viaggio compiuto in Italia tra il 1828 e il 1829. Il testo contiene una serie di riflessioni sui costumi e sui comportamenti degli abitanti degli stati italiani, con osservazioni sulla meteorologia, sui mercati e sui pressi delle varie città; per la traduzione di questo brano cfr. A. BRILLI, *Quando viaggiare era un'arte. Il romanzo del Grand Tour*, Il Mulino, Bologna 1995, p. 118.

mente questa massima non fidarsi dell'apparenze, fuggire gli adulatori, e quei che vengono più a corteggiare la mensa, che la persona, e sopra tutto fare stima di tutti, ma non fidarsi di alcuno, particolarmente in stranieri paesi”⁶².

L'industria del viaggio divenne un vero e proprio *business*, allora come ora, e l'offerta fu molto variegata, soprattutto lungo i percorsi che presto divennero le principali arterie del viaggio in Italia. Il mondo che ruotava intorno al viaggio era quindi caratterizzato dalla presenza di vari personaggi, più o meno ben visti dai viaggiatori. Una delle figure più bistrattate nei ricordi di viaggio fu quella del postiglione, personaggio equivoco ma indispensabile almeno fino a quando, in pieno Ottocento, venne introdotto l'uso dei freni a martinicca sulle ruote posteriori. “Solo allora il ruolo del giovane postiglione che cavalcava uno dei cavalli del traino alla barra cominciò a essere sostituito con quello del cocchiere, che guidava la pariglia e controllava la vettura dall'alto della serpa”⁶³. Si trattava di un individuo piuttosto detestato, le cui caratteristiche ricorrenti sembravano essere insolenza e tracotanza, e non solo in Italia ma in tutta l'Europa. Possedeva una sua 'divisa', con pantaloni aderenti di cuoio e stivaloni alla scudiera, una *redingote* piuttosto attillata e un cappello che calcava sui lunghi capelli, raccolti in un codino dondolante. Una delle sue abitudini più condannate era quella di esigere continuamente supplementi esosi rispetto ai prezzi pattuiti: ne derivò un ritratto che lo disegnava sempre avido, imbroglione e arrogante⁶⁴.

Per i proprietari di carrozza, un'altra figura indispensabile era quella del corriere. Il suo compito era quello di 'correre in avanti' provvedendo ad ogni nuova stazione di posta a far bardare i cavalli e prepararli così che non si perdesse tempo nei cambi. Un buon corriere era colui che saldava i conti del proprio padrone sollevandolo dalle mediocri incombenze dei cambi e delle trattative in lingue non familiari, conosceva l'offerta della città e sapeva procurare una locanda degna del rango del suo padrone, era edotto sui monumenti da visitare e sulle operazioni necessarie per aggirare divieti o orari di apertura proibitivi. In tempi in cui non esistevano le guide cartacee, il corriere “faceva da *baedeker* privato in grado di intuire tutto quello che al cliente avrebbe fatto piacere vedere”⁶⁵. Nel già citato *Il viaggiatore moderno ossia la vera guida per chi viaggia*, si dettano le regole per coloro che intraprendevano il mestiere di corriere, postiglione o vetturino:

“Regole necessarie per chi deve correr la Posta a Cavallo per Guida di personaggi, che non hanno mai esercitato tale impiego.

In primo luogo il novello Corriere deve provvedersi d'una perfetta, e comoda sella, acciò nel viaggio non resti danneggiato, come spesso suole accadere: e se dovesse prenderla nuova, non manchi di cavalcare sopra la medesima più volte in persona propria, ma non di altri, e vedrà che sempre andrà abbassando finchè sarà necessario farla riempire, e correggere dal medesimo Artefice, se vi fosse qualche difetto; di poi deve ricavalcarla altre tre volte, acciò formi il giusto suo letto. Sia ancora avvertito, che vi sia la dovuta borsa avanti il pomo, nella quale borsa deve porre le cartucce della moneta, che deve pagare alle Poste, ove cambia, e che sia corrente nelli Stati, che varierà: e senza questa diligenza si troverebbe in gran confusione. Se il Corriere sarà incaricato di provvedere, ed assistere alla salute del suo Padrone, deve fare compita provvisione di corda, cordino, chiodi, tanaglia, martello, accetta, ed altri ferramenti necessarj in caso di qualsivoglia rottura, che potesse seguire: farà una diligente, ed esatta visita al Calesse, ovvero Carrozzino da Viaggio, acciò non vi sia il minimo difetto, osservi bene, che non sia di stretta carreggiata, che potrebbe con facilità ribaltare, particolarmente se il carico di dietro fosse grave, come appunto seguì nel mese di Luglio dell'anno 1763, in persona del Sig. Barone N. N. con suo Cameriere; quali essendosi partiti da Napoli alla volta di Roma con Calesse di stretta carreggiata, e ribaltandosi due volte in detto

⁶² *Il viaggiatore moderno ossia la vera guida per chi viaggia*, a spese Remondini di Venezia, Bassano 1789.

⁶³ A. BRILLI, *Viaggi in corso*, cit., p. 72.

⁶⁴ P. VASIO, *Il postiglione nella storia e nell'arte*, Editalia, Roma 1976.

⁶⁵ A. BRILLI, *Viaggi in corso*, cit., p. 72.

viaggio, ebbero la sorte di salvarsi per essere saltati a tempo fuori del medesimo. Gjunti, che furono in Roma, il Maestro di questa Posta Pontificia non mancò, di stimolare il suddetto Cavaliere a prender gli opportuni rimedj; ma fatto il sordo a questo importante consiglio, o per risparmiare la spesa, o per altro suo fine, volle proseguire il viaggio alla volta di Bologna, e quando furono verso Castel nuovo tracollò al solito il detto Calesse, e credendo ambedue di salvarsi come nel viaggio di Napoli, nel saltare, che fecero, li venne mancato il tempo, e rimasero miseramente morti ed acciaccati sul fatto. Perciò si avverte ognuno in tali casi ad attenersi forte a' ferri del mantice, e mai muoversi, che in questa guisa non può seguirne danno rilevante. Si avverte ognuno a non viaggiare di notte senza i Lampioni al mantice del Calesse, essendo molto necessario il lume in caso di rotture, e particolarmente per difendersi da' malfattori. A tal'effetto devesi frequentemente osservare dal finestrello del Calesse, acciò non togliano le legature de' Bauli, Valigie, e simili, come spesso accadde; e particolarmente nel mese di Settembre dell'anno 1765, al solito Corriere Pontificio con il carico delle Lettere, ed altro per lo Stato, vicino la Posta del Borghettaccio, gli fu tagliata la Valigia della Marca colla speranza di poter rubare la Cassetta delle consegne de' denari per quella Provincia: ma il colpo andò a vuoto, poichè la medesima era assicurata con catene, e solo caddero varie Lettere ivi esistenti, le quali raccolte per gran tratto di strada, furono mandate al suo destino. Giunto, che sarà il tempo della partenza, si deve presentare al Signor Generale delle Poste per ottenere il Biglietto colla licenza della Cambiatura, da consegnare al Maestro di Posta nell'atto di ordinare il servizio; altrimenti non potrebbe ottenerlo senza la suddetta Licenza. Prima di montare a cavallo deve bene stringersi la pancia con una fascia, acciocchè il lungo viaggio non possa recare incomodo, e dolore alla milza; porterà camicie corte, che appena entrino nella cintura del calzone di pelle di Dante⁶⁶ o sia Cerviotto: e se la camicia fosse lunga, procuri di alzarla in pieghe, acciò resti sotto la suddetta cintura. Non bastando questa diligenza se incorresse a lungo viaggio in qualche rottura, non manchi alla prima posata di prender sevo e squagliarlo con acquavite, formandone un unguento, quale potrà applicare alla parte in tempo però di riposo, e non altrimenti. Montato, che sarà a cavallo, e intrapreso il viaggio, avverta di non affaticar troppo il braccio per pompa, e vanagloria con far gran botti di frusta, ma moderatamente; altrimenti si troverebbe in breve molto indebolito il braccio con sommo suo pregiudizio. Procuri ancora di non si piantare a cavallo coll'idea di far la bella vita, bensì colle spalle curve, acciocchè il petto meno fatichi. Avverta che gli stivali siano gravi, e vadano comodi alla gamba, e al piede, gli staffili siano forti e ben fermati alla sella, come ancora la testiera, acciò nel mutare il cavallo l'imboccatura del morso sia giusta, e non più alta, né più bassa; le staffe devono essere forti, e larghe acciocchè in caso di caduta del cavallo, possano con facilità districarsi i piedi; la groppiera sia ben fidata acciò nelle scese non si tronchi. Stia ancora bene avvertito, dopo la corsa di due miglia, per sicurezza che la cigna non sia allentata, e in tal caso è necessario ristingerla per scansare qualche caduta al suddetto cavallo. Avverta bene di non allontanarsi troppo dalla Sedia del suo Padrone, per non perderla d'occhio, acciò succedendo disgrazie possa provvedere i rimedj necessari: bensì approssimandosi alla Posta, ove deve cambiare, anticiperà il suo corso a proporzione, per far prontamente metter in ordine il Servizio, acciò non soffra noia, ed inquietudine il di lui Padrone; nell'istesso tempo farà un'esatta visita al Legno, se vi trovasse alcun difetto, e farà adacquare le ruote, e untar la sala⁶⁷ della Sedia Posta per Posta facendo il bisogno, che vi sarà; di poi s'informerà dallo Stalliere de' vizj, che potesse avere il cavallo, che deve cavalcare, se vuole, o non vuole lo sprone ec. il tutto per sua regola, e sicurezza. Sia vigilante in osservare che i Postiglioni guidino la Sedia sul terreno, ove si ritrova, perchè i maliziosi per i loro fini indiretti tralasciano la strada buona, e comoda, e si servono della selciata, o diruta; in tal caso a lungo viaggio si troverebbe il Padrone molto indebolito e maltrattato. Procurerà per quanto

⁶⁶ O. PIANIGIANI, *Vocabolario etimologico della lingua italiana*. Prima edizione 1907, due volumi per i tipi di Albrighi & Segati, copia anastatica Polaris, 1991: "Dall'arabo Lamt animale affricano del genere delle antilopi, della cui pelle si facevano eccellenti scudi (Dozy), ond'anche lo spagnuolo Ante, caduta la L, perché scambiata per l'articolo. È poi verosimile che il D nella forma italiana sorgesse dalla fusione (avvenuta in bocca del popolo per influsso di altra voce) col segnacaso del genitivo, solito a premettersi per dire pelle D'Ante. Oggi dicesi 'Pelle di Dante' alla pelle di montone o d'altro animale scamosciata e conciata in modo particolare, la quale viene usata a cagione della grande morbidezza per pulire oggetti delicati, per farne guanti, calzoni da cavalleggieri e ad altri usi".

⁶⁷ O. PIANIGIANI, *Vocabolario etimologico*, cit.: "la parte del carro su cui poggia tutto il carico e serve di asse alle ruote. Sta per assale".

può non altercar mai co' suddetti Postiglioni, e rifletta, che hanno in mano la vita del suo Padrone, potendo a bella posta ribaltarlo con finta disgrazia; come ancora non si mostri avaro colle ben'andate, perché nel cambiare si passa la parola, e secondo l'informazione del suo antecessore si regolano col servir bene, o male. Se il Padrone volesse pernottare in qualche Posta, deve prima riflettere se unito alla Sedia vi sia altro di servizio, che cavalchi per assistere in ogni occorrenza, che potesse accadere. In tal caso deve partire due Poste prima, e all'arrivo che farà, ove deve pernottare, visiti tutte le camere, e faccia scelta della più pulita, e propria, che vi troverà. Se non portassero letto da viaggio, visiti attentamente la qualità, e pulitezza di quello che trova nella detta camera e pensi quel che si richiede in simil caso. Darà poi gli ordini opportuni per la tavola, e procurerà di far preparare cose che più aggradiscono al suddetto suo Padrone. Se poi dovesse alloggiare in casa particolare, e che il Padrone non avesse mandata Lettera di avviso, deve partire più anticipatamente nella forma accennata di sopra; darà avviso a chi deve del prossimo arrivo, che farà il suo Padrone, acciò possano prepararli per il ricevimento dell'Ospite, e prontamente retrocederà a notificargli, che ha eseguito i suoi ordini ec. Se dopo pernottato si dovesse proseguire subito il viaggio avanti che il suo padrone vada a riposo, non manchi di sentire l'ora appuntata della partenza, per la quale dovrà alzarsi almeno un'ora anticipata, acciò possa aver tempo di allestire con tutta la maggiore puntualità il servizio ec. Se nel viaggio per disgrazia si venisse a rompere la sala, o altro ec. deve prontamente far mettere la mezza sala: e se a caso venisse a fare il simile ancor questa, non manchi di spirito, ma in pronto con accetta alla mano ricorra ad un albero, e tagli quel tanto che sarà necessario per l'importante suo bisogno, fin tanto che arrivano alla prima Città, Terra, o Castello per poter far risarcir tutto quello, che sarà necessario. Se fosse spedito con qualche Piego premuroso, e che per qualche disgrazia non potesse proseguire il viaggio, avverta bene non consegnare a veruno il Piego: bensì spedisca subito alla prima Posta, e faccia venire a se il proprio Principale, e alla presenza di due testimonj gli consegni il detto Piego, acciò lo porti al suo destino, dal quale se ne farà fare la ricevuta in scritto per sua giustificazione; in altro caso potrebbe incorrere in gravissimi pregiudizj, particolarmente in spedizioni di gabinetto, essendovi l'esempio di un Corriere, che pagò il suo errore con l'ultimo supplizio”.

Il viaggio solitario non era contemplato nella liturgia del *Grand Tour*, se non in circostanze rare, per cui, soprattutto se il viaggiatore era di giovane età, aveva bisogno di un *tutor*. Se il viaggiatore non aveva bisogno di tutela, la forma della piccola comitiva era comunque la preferita, per condividere gioie, fatiche e, soprattutto, le spese. Misson (1651) a questo proposito, pur consigliando ai viaggiatori di unirsi in piccoli gruppi, sottolineava che, come in tutte le unioni, era essenziale un analogo temperamento fra i compagni di viaggio⁶⁸. La scelta del *tutor* ricadeva solitamente su un individuo rintracciato nel mondo degli scrittori, artisti, scienziati, ovvero tra uomini mossi dall'onesto desiderio di trarre vantaggi culturali da un incarico didattico. A questo proposito il prete cattolico Richard Lassels (1670), dall'alto della solida reputazione conquistatasi come *tutor* nell'ambiente cattolico inglese, metteva in guardia sui rischi di una scelta affrettata e non ponderata. Erano infatti molti, secondo Lassels, i *tutors* che approfittavano in modo subdolo delle facoltà a loro disposizione, per esempio iscrivendo i giovani aristocratici a scuole meno prestigiose di quelle previste e intascando la retta, oppure permettendo loro di intrattenere amicizie equivocate o addirittura, a Venezia, di avere fissa dimora in qualche bordello⁶⁹.

⁶⁸ Una forma 'teatrale' e appariscente del viaggiare era quella di chi si affacciava in Italia con un vero e proprio corteo di diverse persone e vetture al seguito. Tra i leggendari, quello di William Beckford (1783), accompagnato da un precettore, un medico, un musicista, un maestro di pittura, diversi servitori; quello del conte di Burlington, che nel 1714 viaggiò con non meno di quindici persone al seguito; il falconiere, i tre falchi, i dieci cavalli, i centoventi segugi e i quattordici servitori al seguito del colonnello Thornton (1816), grande cacciatore; il rinomato 'Blessington Circus' al seguito di Lady Blessington (1826). Per tutte queste citazioni cfr. A. BRILLI, *Quando viaggiare era un'arte*, cit., p.88.

⁶⁹ R. LASSELS, *The Voyage of Italy*, cit., p. 73.

Fin dai dagli inizi dell'epoca del *Grand Tour*, strumento essenziale per il viaggiatore fu costituito dalle guide. La tipologia editoriale della 'guida' prevedeva, fin dal Cinquecento, la narrazione della città visitata con la dettagliata descrizione del clima, cui era dato largo spazio per il ruolo notevole che rivestiva in passato in quanto collegato allo stato di salute, della ricchezza artistica e monumentale, della popolazione, delle condizioni di ospitalità e di alloggio e soprattutto della storia che conferiva lustro alla città da visitare.

L'iconografia fu quasi del tutto assente in questo secolo, ma era avvertita l'esigenza di precise indicazioni sui percorsi da seguire. Nel corso del Seicento, con l'incremento dei viaggiatori, si ebbe una diffusione dei viaggi legati alla ricerca scientifica, terapeutica e legata al gusto dell'esperienza. Misson, nel suo *Nouveau Voyage d'Italie*, 1691, fornì una guida nella quale suggeriva alcuni itinerari a cui tutti si attennero⁷⁰. A partire dalla fine del Seicento, affianco al testo di Misson, godè di notevole successo *Il Burattino veridico, ovvero istruzione generale per chi viaggia. Con la descrizione dell'Europa* di Giuseppe Miselli (1688)⁷¹ **(Figura 13)**.

In tutto l'arco del Settecento le guide si stamparono a tirature elevate e, nonostante questo, non furono mai sufficienti: i luoghi di visita consigliati erano gli stessi di Misson, confermati ed ampliati dalla nuova guida di Lalande: il suo *Voyage d'un francais en Italie fait dans les annees 1765 et 1766* fu un supporto indispensabile per chi si accingeva ad un viaggio in Italia ed era al tempo stesso un insieme di guida e di narrazione⁷².

⁷⁰ La vicenda professionale di Misson è strettamente legata alla confessione religiosa della famiglia di provenienza, che era protestante. Consigliere della Camera al Parlamento di Parigi, perse infatti questa carica in seguito alla revoca dell'editto di Nantes (1685). Si trasferì allora in Inghilterra dove attese all'educazione del conte d'Arran, di cui fu *tutor* nel *Grand Tour* realizzato tra Olanda, Germania e Italia (1687-88). Frutto delle note raccolte in quegli anni è il volume che lo rese celebre, intitolato *Nouveau Voyage d'Italie*, cit. divenuto il primo *best-seller* del genere legato alla letteratura di viaggio tradotto in inglese, tedesco e persino olandese che gli attirò anche non poche critiche per il suo pungente sarcasmo nei confronti della chiesa cattolica. Con la sua opera, Misson fu pioniere di un genere dal punto di vista del contenuto, per la visione 'critica' che offrì del nostro paese e fece opera nuova anche dal punto di vista formale, chiudendo la stagione dei diaristi e configurando una vera e propria guida, nei propositi e nell'impianto di scrittura. La forma epistolare gli consentì di essere conciso e familiare allo stesso tempo. Poté così realizzare quanto si proponeva: non essere esaustivo ma scrivere solo ciò che aveva potuto osservare.

⁷¹ *Il Burattino* era un libricino tascabile edito per la prima volta a Roma nel 1682 e ristampato anche a Venezia e a Bologna almeno fino alla fine del secolo che conteneva utilissime istruzioni rivolte a chiunque fosse intenzionato a peregrinare per l'Europa. Giuseppe Miselli (alias *Burattino*, corriere straordinario dello Stato pontificio e coaffittuario della stazione di posta a Castelnuovo di Porto) invitava il lettore della sua opera ad accogliere con fiducia la sua guida perché frutto dell'esperienza di tanti anni percorsi lungo strade più o meno conosciute, divenutegli, per questo, del tutto familiari: [...] *mi sono risoluto di mettere insieme tutte le notizie acquistate in tanti Viaggi che ho fatti per molti Regni dell'Europa, e di darti molti avvisi e regole importantissime non solo per correr la posta, ma per viaggiare con ogni comodità e giustificazione di spesa, insegnandoti di più le vere distanze e de' luoghi, le particolarità più considerabili de' paesi (che ho pigliate talora dall'istoria per render la lettura meno tediosa e più profittevole) i costumi degl'uomini d'ogni nazione, i pericoli che dovrai sfuggire, e molte altre cose utilissime ad ogni sorte di persone che si trovino in paesi stranieri*. Per i viaggiatori del suo tempo, questo maneggevole libretto offriva importantissime informazioni geografiche e politiche sui luoghi, sulla storia dei paesi che si intendeva visitare, mentre per gli studiosi contemporanei la lettura del *Burattino veridico* rappresenta uno spaccato reale di come erano organizzati i servizi di posta, come ci si poteva muovere tra i vari paesi, i tempi di percorrenza, la "gestione" doganale, la circolazione monetaria. Il *Burattino* fu quindi una prima guida moderna, che univa indicazioni storiche, geografiche e linguistiche.

⁷² Già prima della sua partenza per l'Italia, era intenzione di Lalande comporre una sorta di guida enciclopedica destinata a rendere, ai suoi utilizzatori, il viaggio più agevole, proprio perché egli riteneva che non ne esistessero di esaustive "sur cette belle partie du monde". Il *Voyage* di Lalande si apre con una lunga prefazione dove egli spiega le ragioni che lo hanno indotto a redigere quest'opera enciclopedica, ed illustra i fini che si propone di raggiungere. Lalande dichiara di aver letto le opere più importanti riguardanti l'Italia, traendone l'impressione che fossero approssimative ed incomplete. L'esperienza del viaggio è stata per lui talmente forte che, ricordarne ogni particolare, prolunga il piacere di quel soggiorno che è stato, a suo avviso,

Sul finire del secolo, visto il grande incremento dei viaggiatori in Italia, apparvero elementi nuovi della letteratura di viaggio, ovvero istruzioni a carattere generale corredate da preziose tavole che indicavano il cambio dei cavalli, le strade da seguire, le distanze, le locande. Si trattava di piccoli atlanti stradali che assicuravano chiunque si accingesse a visitare l'Italia: la più antica, del 1771, è la *Direzione pe' viaggiatori in Italia colla notizia di tutte le Poste e loro prezzi* di Carlo Barbieri, con ventiquattro tavole di rame (**Figura 14**). Nel 1774 uscì, in francese e in italiano, il *Portafoglio necessario a tutti quelli che fanno il giro d'Italia*, stampato a Londra con ventisei carte topografiche molto ricercate dai viaggiatori. Con lo stesso intento furono edite nel 1775 a Roma da Giunchi le carte postali itinerarie, incise in rame, riunite nel volume di Francesco Tiroli, *La vera guida per chi viaggia in Italia, contenente anche il viaggio da Pisa a Genova, il viaggio da Siena a Pisa, il viaggio da Firenze a Pisa e quello da Firenze a Pisa per Lucca* (questi ultimi due percorsi ricalcano le attuali superstrada e autostrada Pisa-Firenze, a conferma della continuità della rete viaria nazionale).

Il mutamento radicale del libro di viaggio depurato dalle osservazioni enciclopediche di rito si ebbe in pieno Ottocento e si deve far risalire alla prima guida inglese *Murray*, inappuntabile *hand-book* che accompagnò la nascita del moderno turismo di massa attenendosi a soddisfare le minute necessità del nuovo viaggiatore borghese e frettoloso⁷³. Essa fu seguita dalla pubblicazione della francese *Joanne*, della tedesca *Baedeker* e dalle italiane *Artaria e Vallardi* che iniziarono le loro pubblicazioni rispettivamente nel 1824 e nel 1814 con *l'Itineraire d'Italie*. In queste guide si indicavano non solo le bellezze artistiche dei luoghi, ma anche gli alberghi, i cambi monetari, i costi delle carrozze, i ristoranti e i bar.

Accanto alle guide ed ai manuali, strumenti essenziali per il viaggiatore furono le carte geografiche: la guida di Misson del 1691 informava dettagliatamente sulla tipologia di carta che ogni viaggiatore doveva indispensabilmente procurarsi. Lo scrittore si dilungò su questo argomento consigliando “di procurarsi le carte prima della partenza e non sul posto, e di procurarsene di più autori ché spesso gli sconosciuti sono più affidabili dei noti; di farsi rintelare le carte e di tenerle avvolte attorno ad un apposito bastone (mentre molti oracoli consigliano di rintelarle per poterle ripiegare e usare in modo tascabile); di annotare gli errori e comunicarli a chi di dovere per rendere un proficuo servizio al progresso della scienza cartografica”⁷⁴. In un primo tempo vendute separatamente, dal Settecento cominciarono ad essere annesse alle guide, almeno quelle che riguardavano itinerari limitati e zone circoscritte, contenendo informazioni sulle poste e sulle dogane.

"*trop court*". Era stata la curiosità che lo aveva spinto a recarsi in Italia ed ancor più la sete di conoscere che lo aveva guidato nel corso del suo viaggio, attraverso le diverse città italiane, viaggio che per questo si era trasformato in una continua ed instancabile ricerca dei materiali necessari a comporre quella guida che ancora mancava e della quale ogni viaggiatore avrebbe avuto bisogno. Tornato in Francia, Lalande si mise subito all'opera per riordinare le informazioni raccolte nel corso del suo soggiorno e procedere quindi alla stesura del suo *Voyage* che, alla fine, occupò otto volumi, usciti nel 1769. Lalande, però, non si accontentò. Cosciente che la sua opera non era completa come avrebbe voluto, continuò a raccogliere ulteriori informazioni. Per questo, non solo lesse quello che prima di lui avevano scritto sull'Italia coloro che l'avevano visitata, ma scrisse ai vari amici italiani e alle persone colte incontrate, affinché gli mandassero le informazioni che gli mancavano. Su questa base, scrisse una seconda edizione che pubblicò questa volta in nove volumi col titolo *Voyage en Italie, contenant l'Histoire & les Anecdotes les plus singulieres de l'Italie, & sa description; les Usages, le Gouvernement, le Commerce, la Literature, les Arts, l'Histoire naturelle & les Antiquités; avec des jugements sur les ouvrages de peinture, Sculpture & architecture, & les Plans de toutes les grandes villes d'Italie*.

⁷³ Il passaggio da saggio descrittivo e riflessivo alla guida di viaggio nella forma che tuttora conosciamo, si realizzò alla metà del XIX secolo con le prime guide *Murray* – è dal 1836 *Handbook of Holland* –, e con quelle di Karl Baedeker a partire dal 1839. La prima *Continental Railway Guide* risale al 1847 e conteneva informazioni su servizi, orari, musei, alberghi, ristoranti e monumenti da visitare. Cfr. A. Brilli, *Quando viaggiare era un'arte*, cit., pp. 92-93.

⁷⁴ F.M. MISSION, *Nouveau Voyage d'Italie*, cit., pp. 69-72.

Circa un secolo dopo, Lalande, per far fronte alle dilaganti lamentele sull'incompletezza e inaffidabilità del materiale geografico e topografico a disposizione, consigliava la carta geografica della penisola in due fogli di D'Anville, l'atlante di Magini, il *Novum Italiae Theatrum di Blaeu* (1743). I viaggiatori più accorti si munivano anche di stradari, volumi tascabili che fornivano gli itinerari principali del paese cui erano dedicati, con le indicazioni delle distanze e dei tempi necessari per raggiungere le diverse località, con la segnalazione delle stazioni di posta, delle dogane, il corredo di cartine illustrate e le tavole sinottiche.

Tra i preparativi di viaggio più sgraditi, vi erano quelli burocratici: per partire erano necessari molti documenti, in primo luogo il passaporto. Un viaggiatore diretto in Italia doveva munirsi di tanti passaporti quanti erano gli stati che voleva attraversare, poiché la loro mancanza avrebbe significato non poter noleggiare carrozze o cavalli, né sostare nelle locande⁷⁵. Esso si rendeva necessario alle dogane o in caso di ispezioni della polizia o di contrasti con osti e vetturali che potevano rifiutarsi, in mancanza di un documento di riconoscimento, di affittare i loro servizi. Dato il frazionamento della nostra penisola, le operazioni di ingresso e uscita e quelle doganali erano molto complicate e frequenti. In arrivo dal mare era obbligatorio presentare al porto di attracco, oltre al passaporto, anche un bollettino di sanità che certificava l'assenza di epidemie nel luogo da cui si proveniva ed evitava al viaggiatore la quarantena. Il bollettino veniva talvolta richiesto anche a coloro che provenivano dai valichi, se vi era stata notizia di epidemie nei paesi transalpini⁷⁶. Per ciò che riguarda il denaro, visto il frazionamento degli stati italiani, non era semplice destreggiarsi tra le moltissime monete in uso: soldi, zecchini, ducati, paoli, testoni, scudi, grosse, pistole, lire di ogni tipo (milanese, austriaca, italiana). Per facilitare il riconoscimento, le guide moderne riportavano spesso delle tabelle pieghevoli con indicati i diversi cambi. Si presentava inoltre il problema della sicurezza, su cui i manuali mettevano in guardia consigliando di occultare il contante in un bastone concavo o nella suola delle scarpe o al posto dei bottoni⁷⁷.

Per far fronte ai problemi di approvvigionamento, si utilizzò inizialmente il sistema di depositare somme di denaro in una banca italiana nella capitale di provenienza (Londra o Parigi, per esempio) facendosi rilasciare un avviso di pagamento per le banche corrispondenti nelle città italiane (l'avviso era redatto in triplice copia: una per il viaggiatore, due per le banche italiane cui si intendeva rivolgersi). Un altro modo per avere sempre denaro a disposizione, diffuso fin dall'epoca medievale, era il sistema delle lettere creditizie. Con questo metodo il viaggiatore si faceva rilasciare dalla sua banca, qualunque essa fosse, lettere di credito da esibire a banche continentali che avessero contratto specifici accordi con quell'istituto. Al viaggiatore poteva essere richiesta anche una lettera di accompagnamento con i dati anagrafici e fisionomici come garanzia.

Altre carte importanti erano le lettere di raccomandazione che assicuravano al viaggiatore una buona accoglienza, degna del suo rango. Le lettere potevano essere indirizzate ai banchieri e alle *maisons de commerce* e svolgevano la funzione di garantire al viaggiatore il proprio sostegno economico, oppure potevano essere dirette agli ambasciatori o a persone di rango della città: la loro benevolenza poteva consentire al viaggiatore non solo di risparmiare sui costi degli alloggiamenti, ma soprattutto di avere accesso alla vita sociale della città e a quei salotti dove lo spirito del luogo gli si sarebbe manifestato meglio che in qualunque libro.

⁷⁵ C. BADON, *La letteratura odepica come fonte per lo studio delle comunicazioni*, in "Rivista di Studi sullo Stato", 17 aprile 2013.

⁷⁶ A. BRILLI, *Viaggi in corso*, cit., p. 33.

⁷⁷ N. ROISECCO, *La Vera guida per chi viaggia, con la descrizione delle quattro parti del mondo, istruzione per maestri di posta, e molte altre rilevanti notizie mai pubblicate, opera di un moderno viaggiatore*, Roma 1771.

Sebbene le guide mettersero in guardia sui pericoli di una carrozza troppo pesante, la tentazione di assicurarsi agio e benessere era talmente forte che il bagaglio era sempre molto cospicuo. Ogni corredo prevedeva un numero disparato di oggetti di varie categorie: “caffettiere, teiere, bicchierini di corno placcati d'argento con candele e un fornello a miccia, un poggiatesta, magari in pelle e rigonfia di piume, orologio, bussola termometro e barometro, una camera oscura per potere disegnare sul posto, chiavistelli adattabili ma anche un paio di pistole e magari un pugnale”⁷⁸. Il più vistoso e ingombrante oggetto da viaggio era la valigia o il baule, entrambi rinforzati agli angoli e ben chiodati: la valigeria tra Seicento e Settecento si arricchì di una vasta serie di modelli, tutti derivanti da quelli 'base' (la *vache* di cuoio rigido, il *veau* di pelle morbida, il *sac de nuit* di tessuto da tappezzeria), in materiali sempre più consoni e con forme che coniugassero capienza e maneggevolezza. Il baule, a sua volta, di legno con copertura di pelle, possedeva un'organizzazione degli spazi interna davvero sorprendente, le cui varianti erano la delizia di ogni viaggiatore⁷⁹. Alla categoria dei contenitori apparteneva poi tutta una serie di accessori che andavano dal porta-abiti al porta-letti. Altre due tipologie di contenitori, marchio di riconoscimento del viaggiatore, erano la cassetta di sicurezza portatile e, articolo sovrano e venerato, il *nécessaire de voyage*. La cassetta, che il viaggiatore assicurava con catene e ganci sia in carrozza sia nelle locande, conteneva i documenti necessari al viaggio, passaporti, bollettini di sanità, lettere di credito, a volte il denaro contante. Il *nécessaire* divenne un vero e proprio oggetto di culto: da semplice astuccio, si trasformò nel corso del Settecento in valigetta di legno pregiato intarsiata di madreperla e di tartaruga, ingegnosamente stipata di oggetti d'oro, d'argento o porcellana, per poi ritornare alla semplicità di forme e decorazioni, con l'ampliarsi della clientela che ne faceva richiesta e la sua minore disponibilità finanziaria. In questa lunga parabola restarono invariate la costante della robustezza e della precisione, nel creare gli oggetti e i loro vani perfettamente combacianti, oltre al suo potere di fascinazione, dovuto alla caratteristica di integrare utensili relativi a funzioni diverse: toeletta, cibo e generi di conforto, scrittura, cucito⁸⁰. Altri tipi di contenitori accoglievano farmacie portatili, dispense per la cucina, oggetti disparati di varia utilità, strumenti scientifici come cannocchiali, barometri, altimetri e materiali idonei a rilievi topografici o scavi archeologici (**Figura 15**).

1.4 Le tappe principali del viaggio in Italia: note su Roma, Napoli e Venezia

Nel corso dei secoli del *Grand Tour* numerose furono le mete favorite dai *touristes*, ma le città privilegiate del viaggio in Italia rimasero sempre Roma, Napoli e Venezia. Nella volontà di proporre una panoramica a volo d'uccello su queste tre tappe italiane, prendiamo ad esempio alcune pagine tra le testimonianze di noti viaggiatori, cercando di tracciare un filo rosso tra i luoghi e i punti di maggiore interesse delle città stesse, partendo dall'esperienza di viaggio di Michel de Montaigne (1580) fino a quella di Stendhal (1844).

Tra il 1580 e il 1581 Montaigne effettuò un lungo viaggio in Francia, Svizzera, Germania ed Italia nella speranza di trovare beneficio nelle acque termali per combattere la calcolosi renale di cui soffriva. Dopo aver sostato brevemente a Verona e a Venezia, arrivò a Roma, dove rimase fino all'aprile del 1581, ricevuto con tutti gli onori. A maggio ripartì e visitò più approfonditamente la Toscana (passando per le Marche dove fu impressionato favorevolmente dalla città di Macerata),

⁷⁸ A. BRILLI, *Il viaggiatore immaginario*, cit., p. 41.

⁷⁹ A. BRILLI, *Viaggi in corso*, cit., p. 39.

⁸⁰ Ivi, p. 45.

che aveva già attraversato nell'autunno dell'anno precedente. Rimase favorevolmente impressionato da Lucca, Pistoia e altri centri minori, ma non da Firenze che trovò incomparabilmente meno bella di Venezia e non arrivò mai a Napoli.

“L'aria di Roma fa male ai piedi e molto bene alla testa” scriveva Michel de Montaigne nel suo *Journal de Voyage en Italie*⁸¹. A Roma il filosofo arrivò nel novembre del 1580, entrando in città dalla via Cassia attraverso il Ponte Milvio. Vi rimase per quasi cinque mesi, anche se la città gli apparve pericolosa e sfaccendata. “L'occupazione ordinaria dei romani”, scriveva Montaigne, “consiste nell'andare a spasso per le vie; di solito quando si accingono a uscire lo fanno solo per andare di strada in strada, non perché abbiano una meta dove fermarsi; e ci sono strade più particolarmente destinate a tale uso. A dire il vero il più gran frutto che se ne trae è di veder le dame alle finestre, e in particolare le cortigiane”. “Roma”, continuava il filosofo, “è una città senza superficie”.

“Egli diceva che di Roma non si vedeva nient'altro che il cielo sotto il quale essa si era estesa e il piano della sua positura: che la conoscenza che se ne aveva formava una scienza assolutamente astratta e contemplativa, della quale non vi era nulla che cadesse sotto i sensi; che coloro, i quali dicevano che vi si vedevano almeno le rovine di Roma, dicevano troppo, poiché le rovine di una mole così colossale avrebbero indotto certamente maggior onore e reverenza alla sua memoria; che non era, infine, niente altro che il suo sepolcro [...]. Egli diceva ancora, visto il breve spazio che occupano alcuni dei sette colli, e specialmente i più famosi, come il Campidoglio e il Palatino, che non era agevole comprendere come vi fosse stato luogo sufficiente per un così gran numero di edifici. Egli riteneva che “un antico romano non saprebbe riconoscere la conformazione della sua città, se la rivedesse oggi. è accaduto spesso, dopo avere scavato profondamente la terra, di dovere incontrare il capitello di una colonna molto alta, che si trovava ancora in piedi al disotto. E ancor oggi non si cercano altre fondamenta per le case che in vecchi ruderi o volte, come se ne possono vedere al di sotto di tutte le cantine; e nemmeno si è cercato l'appoggio di un fondamento antico o di un muro che conservasse la sua consistenza, ma si sono piantate, invece, le basi dei palazzi moderni sulle macerie stesse dei vecchi edifici, così come il caso le aveva accumulate e disposte durante la lunga rovina; e ciò come se queste macerie fossero state proprio dei grossi pezzi di roccia, fermi e sicuri. Ed è facile, infine, rilevare che parecchie delle strade antiche sono oggi a più che trenta piedi di profondità al di sotto di quelle moderne”⁸².

A partire dal XVI secolo, i papi che si erano succeduti sul trono pontificio avevano cercato di far rivivere un senso di *grandeur* imperiale nella vecchia capitale dell'Impero, creando un tracciato urbano di taglio monumentale. Così De Seta:

“Al complesso sistema dei percorsi di pellegrinaggio dell'epoca di papa Sisto V, che collegavano tra loro le sette basiliche, ai monumenti e agli spazi barocchi dell'era berniniana si erano aggiunti nel XVIII secolo le facciate di Santa Maria Maggiore e del Laterano, la scalinata di Trinità dei Monti, la fontana di Trevi e i grandi edifici amministrativi come il Palazzo della Consulta adiacente al Quirinale. Tuttavia, se paragonata a Londra o a Parigi, dal punto di vista sociale Roma era sostanzialmente una città di provincia, dominata dalla corte papale, dalle famiglie principesche dei Colonna, dei Massimo e degli Orsini e dai discendenti dei nipoti papali quali i Chigi, i Pampili, i Borghese e i Corsini, le cui vaste collezioni private facevano concorrenza ai Musei vaticani”⁸³.

⁸¹ Come già citato, nel 1580 M. E. De Montaigne compì un lungo viaggio dal quale nacque il *Voyage en Italie par la Suisse et l'Allemagne*, pubblicato postumo nel 1774 (Vedi *supra*, nota 9). Il diario fu in parte scritto in italiano da Montaigne stesso e in parte da un suo ‘misterioso’ segretario. Il testo qui riportato è un estratto della traduzione in lingua italiana dell'opera a cura di A. CENTO dal titolo *Viaggio in Italia*, Laterza, Bari 1972.

⁸² Ivi, p. 82.

⁸³ C. DE SETA, *L'Italia del Grand Tour*, cit., p. 73.

Nel XVIII secolo Roma divenne il principale centro europeo di scambi internazionali e culturali, attirando importanti artisti ed eruditi, riuniti all'Accademia di San Luca, che organizzava concorsi aperti, come ad esempio il Clementino, tenuti in gran conto dagli artisti stranieri in visita alla città e all'*Academie du France*, fondata nel 1666. Nel secolo d'oro del *Grand Tour* la visita alla città di Roma non poteva non contemplare la visita ai Musei Capitolini inaugurati nel 1734 e, dal 1771, al Museo Pio-Clementino. Roma e la sua campagna erano un'area archeologica di incomparabile fascino che si distendeva fino a Tivoli, Frascati, Albano e Nemi. Alcuni intraprendenti viaggiatori conducevano campagne di scavo e i mercanti facevano affari d'oro vendendo ai collezionisti pezzi di statuaria antica, reperti di ogni tipo, dipinti, vedute.

Secondo Montesquieu, arrivato a Roma la sera del 19 gennaio del 1729, la città, a dispetto degli abitanti, rimaneva “la più bella città del mondo: perché se le arti si perdessero, si ritroverebbero qui da noi, nell'Eterna”⁸⁴. E continuava: “Roma sarà utile per imparare a vedere Parigi”.

Montesquieu riusciva ad ammirare Roma, partendo dalla prima constatazione proverbiale della “città eterna, da duemilacinque o seicento anni che vive, ed è sempre metropoli d' una gran parte dell'Universo. Un tesoro immenso messo insieme, di cose uniche, di ciò che avevano Romani, Greci, Egizi, perché hanno spogliato coloro che avevano spogliato” e proprio per questo “ognuno vivendo a Roma crede di trovarvi la sua patria”, come appunto Parigi per Montesquieu.

Così continuava il filosofo: “sembra che le pietre parlino. Non si finisce mai di vedere”; e fu proprio con la scoperta delle opere d' arte, nei palazzi e nelle collezioni pubbliche che il soggiorno a Roma divenne “piacevolissimo”⁸⁵. Mostrò particolare interesse per le chiese dei Gesuiti, dal Gesù a Sant' Ignazio, e per il Museo Kircheriano al Collegio Romano. Una visita d' obbligo fu organizzata alla villa del cardinale Albani, dove poté ammirare “una grande collezione di bellissime statue”. Dalle ville ai palazzi, dal cembalo Borghese al dado Farnese, dai capolavori di Tiziano e Perugino alle gallerie di Pietro da Cortona e al gabinetto dei Carracci, allora ancora in piedi, con una “grandissima varietà di figure, posizioni e carnagioni”, fino alla Farnesina, dove Raffaello entusiasmò Montesquieu con *Amore e Psiche*⁸⁶. Al Vaticano non mostrò particolare interesse per San Pietro, criticando l' eccessiva somma di denaro spesa, mentre si soffermò sulla Cappella Sistina dove esaltò il genio di Michelangelo per “una maestà, una forza d' espressione, uno stile grande che lasciano stupefatti” e il Palazzo Apostolico con le logge di Raffaello: “opera divina e stupenda: non è pittura, è la natura stessa”. Montesquieu ammirò anche la Roma seicentesca, rimanendo estasiato di fronte a Sant'Agnese a piazza Navona e al San Carlino ad angolo tra le vie del Quirinale e delle Quattro Fontane, lasciandosi andare a spiegazioni di sapore tecnico: “la facciata, molto piccola, è opera stupenda di Borromini, e singolarissima. Siccome lo spazio è ristretto, ha costruito la facciata parte convessa e parte concava, per allungare la linea che l'occhio deve percorrere”. Ammirò l'opera del Bernini, il busto del cardinale Scipione Borghese e il David, perché è un artista che “con il marmo ha fatto ciò che ha voluto”. Rimase estasiato dall' antico con il Foro Romano, ovvero il Campo Vaccino, e il Foro di Traiano, il Colosseo, le colonne e gli archi.

⁸⁴C.L. DE MONTESQUIEU (1689-1755) giurista, filosofo, storico francese, visitò l'Italia tra l'agosto 1728 e il luglio 1729, scrivendo *Voyage en Italie*, la cui traduzione italiana è a cura di G. MACCHIA, M.COLESANTI, *Viaggio in Italia*, Laterza, Bari 1990. Per la descrizione di Roma, da cui sono tratti questi brani, pp.147-205.

⁸⁵ Le lodi di Montesquieu cominciavano dall' *Aurora* di Guido Reni, definita semplicemente ‘meravigliosa’ a palazzo Rospigliosi, dove passò in rassegna anche la galleria, ammirando la *Fine di Sansone* di Ludovico Carracci, ‘stupendo per il disegno, la forza e l' espressione’.

⁸⁶ “Veramente straordinaria l'abilità con cui Raffaello ha messo in primo o in secondo piano le figure senza ricorrere all' abituale artificio dei colori attenuati”, osservò lo scrittore, dilungandosi poi in una esaltazione della *Galatea* per “la giusta distribuzione della luce e delle ombre”, con l' affermazione che “Raffaello è meraviglioso”.

In una seconda tappa nella città eterna, di ritorno da Napoli, Montesquieu passò in rassegna le fontane, ritenendole addirittura più belle di quelle di Parigi: “con l’acqua che scorre in continuazione, sono a mio parere migliori di quelle di Versailles”; fece nuovamente il giro del Vaticano, restando questa volta ammirato dal colonnato della basilica, definito “stupendo”, e si inoltrò nei giardini dove descrisse la Casina di Pio IV come “un angolino delizioso”⁸⁷.

I resti della classica Roma lasciavano sbalorditi, allora come oggi, gli sguardi di ogni viaggiatore del *Grand Tour*⁸⁸; così commentava Edward Gibbon (1797):

“a distanza di 25 anni non riesco a scordare né a esprimere le forti emozioni che agitarono la mia mente la prima volta che varcai le mura della città Eterna. Dopo una notte insonne percorsi con passo orgoglioso le rovine del foro; ogni luogo memorabile dove Romolo aveva sostato, Tullio aveva parlato o Cesare era caduto si presentava subito al mio sguardo: soltanto dopo essermi sprecato, o essermi goduto, parecchi giorni di entusiastica intossicazione, potei osservare quei siti con occhio più freddo e attento”⁸⁹.

Secondo Brilli,

“Più di ogni altro luogo al mondo, Roma ha il potere di far sì che il viaggiatore si senta contemporaneo di un passato remoto e glorioso e interloquisca con personaggi di altri tempi e di altri ere, secondo la valenza che Cartesio attribuisce ai viaggi. In questo crogiolo della storia infatti il passato non sfugge dietro le nostre spalle come ci suggerisce la concezione lineare del tempo, bensì giace sotto i piedi, in latente contemporaneità, come tumulo, cavità misteriosa, fondamenta di antiche dimore, reliquia dei tempi lontani”⁹⁰.

La percezione della città era così sfuggente e ‘stratificata’ che i *touristes* cercarono invano di averne una visione completa salendo sul tetto di San Pietro: così fecero Montesquieu, Duclos e persino Goethe che da lì ebbe “in piccolo l’immagine di una città ben costruita: case e magazzini, fontane zampillanti, chiese (almeno all’aspetto) e un grande tempio, il tutto sospeso nell’aria e attraversato da belle passeggiate”⁹¹.

A detta di Stendhal (1828),

⁸⁷ Il filosofo si inoltrò anche fuori le mura della città, visitando la Pineta Sacchetti, la Villa Madama a Monte Mario, dove ricordava che Giovan Battista Guarini aveva trovato ispirazione per il suo *Pastor Fido*. Si avventurò anche per i Castelli Romani, passando in rassegna le ville dei patrizi, che raffigurava a specchio della loro ricchezza, per la quale gravitano sempre intorno al papa per stare ai vertici, a scapito l’uno dell’altro. Così a Frascati i Pamphili, i Conti, i Montalto e gli Odescalchi; a Monte Porzio i Borghese; a Tivoli gli Este nella villa dalle cento fontane, meraviglia delle meraviglie, con a fronte l’antica Villa Adriana, “che ben si sposa al contesto moderno del paese”.

⁸⁸ Le impressioni che suscitava la città di Roma agli occhi dei viaggiatori inglesi sono state descritte in un recente saggio di R. SWEET, *Cities and the Grand Tour. The British in Italy, c. 1690-1820*, Cambridge University Press, Londra 2012, pp. 99-163.

⁸⁹ E. GIBBON (1737-1794), storico della classicità, scrisse *Decline and Fall of the Roman Empire* nel corso del suo viaggio in Italia, testimoniato anche dal *Gibbon’s Journey from Geneva to Rome*, Londra 1961, estratto dai *Miscellaneous Works*, Londra 1797; per la traduzione italiana del diario si fa qui riferimento al testo *Viaggio in Italia*, traduzione a cura di O. Nemi, Mondadori, Milano 1965, pp. 158-159.

⁹⁰ A. BRILLI, *Viaggio in Italia*, cit., p. 192.

⁹¹ J.W. GOETHE (1749-1832), seguendo l’esempio paterno, il giovane Goethe partì per l’Italia nel 1786 rimanendovi fino al 1788. Il viaggio fu l’evento centrale della sua vita. Ventotto anni più tardi pubblicò lo *Italienische Reise*, Stuttgart-Tübingen, 1816-1817, basato sui suoi diari e sulle lettere a Charlotte von Stein. Il brano qui riportato è tratto dalla traduzione *Viaggio in Italia*, a cura di E. CASTELLANI, Mondadori, Milano 1985, p. 155.

“a Roma bisogna sempre orientarsi su tre vie. Quella mediana si chiama il Corso e finisce al sepolcro di *Bibulus*, eretto al tempo della Repubblica ai piedi del Campidoglio. La via a sinistra, entrando, si chiama del Babuino e porta a piazza di Spagna [...] la via a destra si chiama *Ripetta* e conduce al ponte di Castel Sant’Angelo, dal quale si vede San Pietro”⁹².

Lo scrittore riassume così gli itinerari urbani da seguire per il viaggiatore:

“In San Pietro sedersi davanti al monumento funebre degli Stuart, fatto dal Canova, che è dietro l’acquasantiera di sinistra. Vedere la tomba Rezzonico del Canova e quella del Papa Farnese di Guglielmo della Porta, allievo di Michelangelo [...]. Un altro giorno arrampicarsi in cima a San Pietro: la porta della scala è di fronte al monumento Stuart, salire con coraggio; se un guardiano vi sbarra la strada, gli si dà un paolo. A destra, entrando, nella prima cappella la Pietà di Michelangelo. Il secondo giorno seguire il corso fino al Campidoglio; discendere nel foro e andare al Colosseo [...]; si torna giù, si esce dall’altra porta e andando sempre dritto si arriva a San Giovanni in Laterano. Dopo aver girovagato un’ora, vista la statua di Enrico IV e il Battistero, s’infilza una bella strada dritta, a sinistra di san Giovanni in Laterano e s’arriva a Santa Maria maggiore. Là era l’antica Roma; non restano che vigneti dove, da luglio a ottobre, si prende la malaria [...]. Si esce dalla porta vicina all’altare e camminando su un’altra strada dritta ci si trova a Trinità del Monte. Ai piedi della Trinità c’è piazza di Spagna con l’albergo di Franz. Un altro giorno si va alle terme di Caracalla. Quando si giunge alla fine del foro, presso il Colosseo, si gira a destra, si scorge l’arco di Costantino interrato di quindici piedi, come tutti i monumenti romani [...]. Si va dalla Trinità dei Monti verso Santa Maria Maggiore. Si gira a sinistra verso i Bagni di Diocleziano: qua si trova la stupenda chiesa di Michelangelo con otto enormi colonne e il martirio di San Sebastiano del Domenichino; proseguendo si giunge alla Fontana di Mosè; non tralasciare di vedere, nella chiesa vicina, una santa in estasi: statua che è il capolavoro del Bernini. [...]. Un altro giorno, uscendo da Franz, si segue via condotti e quella che vi è di fronte; si giunge al ponte Sant’Angelo; di qua a San Pietro e al Vaticano vicinissimo. Bisogna vedere la cappella Sistina [...]. Il museo Pio Clementino è aperto soltanto due volte la settimana [...]. Vedere villa Lante da dove si gode il più bel panorama di Roma. Vedere i giardini Ludovisi. Tutti i giorni si passa davanti al Panteon, davanti a Sant’Andrea della Valle. [...] Si danno tre paoli al portinaio di Palazzo Farnese per vedere la galleria: è uno dei palazzi più belli. Si danno tre paoli per vedere la galleria Borghese, la galleria Doria, la galleria Sciarra, queste ultime due sul corso [...]. Anche la casa di campagna di Raffaello è da vedere, a cento passi dalla porta di villa Borghese. Si va in via della Posta, al numero 54, cercare la chiave della casa dal proprietario. Non tralasciare di vedere villa Borghese, ma evitando il sole, infatti è tra i posti più malsani di Roma”⁹³.

Seguendo l’esempio di Montesquieu, anche i colli romani, le cittadine che si trovavano sulla via Appia Antica e il vasto anfiteatro, furono meta di escursioni da parte dei viaggiatori e sfondo di una vastissima produzione pittorica che rappresentavano per lo più le cascatelle di Tivoli, lago di Nemi e quello di Castel Gandolfo, Frascati, che furono raffigurate da pittori di ispirazione e scuola romantica come i Cozens (padre e figlio), Thomas Jones, William Pars, Claude-Joseph Vernet, Carl Rottman⁹⁴ (**Figura 16**).

Dai resoconti di viaggio dei *touristes* emerge una certa fretta e un senso di disagio che sembrano permeare nei diversi viaggiatori che visitarono la città di Napoli: il barone Montesquieu (1728) esprime un giudizio decisamente negativo sulla città:

⁹² STENDHAL, *Viaggio in Italia 1828*, cit., p. 14.

⁹³ Ivi, pp. 14-19.

⁹⁴ A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 195.

“Mi sembra che chi cerca le opere d'arte non debba lasciare Roma. A Napoli mi pare che sia più facile guastarsi il gusto che formarselo [...] Napoli si può vedere in due minuti, mentre non bastano sei mesi per vedere Roma”⁹⁵.

Sul finire del XVIII secolo Edward Gibbon impiegò “sei settimane a visitare Napoli, la più popolosa città italiana rispetto alla sua estensione territoriale, i cui dissoluti abitanti sembrano convivere ai confini tra il paradiso e l'inferno”⁹⁶. Nel suo *Voyage en Italie et en Sicilie*, Augustine Creuzè de Lesser nel 1806 ricordava il detto “Vedi Napoli e poi muori” e dichiarava: “Dupaty ha cambiato il proverbio in vedi Napoli e poi vivi; per parte mia oserei proporre un'ulteriore variante: vedi Napoli e poi parti”⁹⁷. Entusiasta invece il giudizio di Stendhal:

“Napoli, 11 gennaio 1817. Entrata grandiosa: si scende per un'ora verso il mare attraverso un'ampia strada, scavata nella roccia tenera, sulla quale la città è costruita. Solidità dei muri. Albergo dei Poveri, primo edificio. E' molto più impressionante di quella bomboniera, tanto vantata, che a Roma si chiama Porta del Popolo. Parto. Non dimenticherò né la via Toledo né tutti gli altri quartieri di Napoli; ai miei occhi è, senza nessun paragone, la città più bella dell'universo”⁹⁸.

Nelle varieghe descrizioni di Napoli durante i secoli del *Grand Tour* emergono tre aspetti della città, spesso comparata alle grandi capitali europee: lo splendore dell'ambiente naturale, la ricchezza delle chiese e l'affollamento nelle strade. Dai resoconti dei viaggiatori emergono anche una serie di stereotipi sulle abitudini e la vita dei napoletani, descritti come pieni di vita, gesticolanti e chiassosi: tutti mangiavano maccheroni, anche di notte, sapevano suonare il mandolino e di sera ballavano la tarantella in riva al mare⁹⁹ (**Figura 17**). Così Thomas Gray nel 1729:

“[Napoli] per numero di abitanti supera sia Parigi che Londra. Le vie sono un mercato ininterrotto e così affollate di plebaglia che la carrozza stenta ad aprirsi un varco. Per di più si tratta di un genere di esseri vivace, felici e contenti e più alacri di quanto in genere siano gli italiani; lavorano fino a sera, poi imbracciano la chitarra o il mandolino (perché qui san tutti suonare) e percorrono le vie della città o vanno in riva al mare a godersi il fresco. Si vedono i loro figli più piccoli che saltano attorno bruni e seminudi, e quelli più grandi che ballano con le nacchere mentre altri fanno l'accompagnamento con i cimbali. La carta geografica ti mostrerà la posizione di Napoli; essa s'affaccia sulla più dolce baia del mondo e su uno dei mari più tranquilli”¹⁰⁰.

⁹⁵ C.L. DE MONTESQUIEU, *Viaggio in Italia*, cit., p. 230.

⁹⁶ E. GIBBON, *Viaggio in Italia*, cit., p. 162.

⁹⁷ A. CREUZÈ DE LESSER (1771-1839), ricoprì diverse cariche di carattere amministrativo in Francia e diplomatiche a Parma e a Palermo, componendo anche libretti di opera comica. Pubblicò il suo *Voyage en Italie et en Sicilie en 1801 et 1802*, a Parigi nel 1806; il brano cui si fa riferimento è tradotto da p. 213.

⁹⁸ STENDHAL, *Roma, Napoli e Firenze*, cit., p. 43.

⁹⁹ Un quadro descrittivo della città agli occhi dei viaggiatori inglesi caratterizzato da *leisure, pleasure and a frisson of danger* ci è offerto dal saggio di R. Sweet, *Cities and the Grand Tour*, cit., pp.164-198.

¹⁰⁰ T. GRAY (1716-1771), poeta inglese, studioso dei classici e professore di storia all'Università di Cambridge. Durante i suoi studi fece la conoscenza di Horace Walpole, che accompagnò durante il suo viaggio formativo in Europa. Gray passò la maggior parte della sua vita come studioso a Cambridge e solo molto più tardi riprese a viaggiare. Il brano è tradotto da *The Correspondence of T. Gray*, 1739, a cura di P. Toynbee e L. Whibley, 3 volumi, Oxford 1935.

A detta di De Brosses (1740) “Napoli è la sola città d’Italia che dia veramente la sensazione di essere una capitale; il movimento, l’affluenza del popolo, il gran numero e il fracasso continuo delle vetture; una corte con tutte le regole, e molto brillante, il tono di vita e lo spettacolo magnifico dei grandi signori: tutto contribuisce a darle quell’aspetto vivo e animato che hanno Parigi e Londra, e che non si trova affatto a Roma”¹⁰¹.

Secondo Bergeret (1773) “Osserviamo che a Napoli ci troviamo a nostro agio come fossimo a Parigi; ma lasciamo da parte Parigi e facciamo il raffronto con Roma. Finalmente non vedo più una continua teoria di vesti nere e rosse che si fanno scarrozzare in tre grandi carrozzoni dorati e sempre allo stesso modo. E’ questa l’impressione che fa il movimento a Roma. Qui tutto si fonda sull’andirivieni quotidiano; città viva, aperta sulla riva del mare, senza la nebbia e l’umidità di Roma; tutte le pareti delle case e i percorsi sono aperti, non [come] a Roma dove si cammina sempre tra due muri e , appena fuori, tra due siepi, dove tutto è chiuso, così il paesaggio come anche, io credo, le teste: qui invece una plebe sterminata e un frenetico affaccendarsi”¹⁰².

A detta di Johann Wolfgang Goethe (1787)

“Come fanno i ragazzi più vispi quando si comanda loro qualche cosa, anche i Napoletani finiscono con l’assolvere il loro compito, ma ne traggono sempre argomento per scherzarvi sopra. Tutta la classe popolana è di spirito vivacissimo ed è dotata di un intuito rapido ed esatto: il suo linguaggio deve essere figurato , le sue trovate acute e mordaci. Non per nulla l’antica Atella sorgeva nei dintorni di Napoli; e come il suo prediletto Pulcinella continua ancora i giuochi atellani, così il basso popolo si appassiona anche adesso ai suoi lazzi”.

Ora che tutte queste spiagge e i promontori e i seni e i golfi, isole e penisole, rocce e coste sabbiose, colline verdeggianti, dolci pascoli, campagne feconde, giardini di delizie, alberi rari, viti rampicanti, montagne perdute fra le nubi e pianure sempre ridenti, e scogli e secche, e questo mare, che tutto circonda con tanta varietà e in tanti modi diversi - ora, dico, che tutto questo è presente nel mio spirito, ora soltanto l’Odissea è per me una parola viva.

Quando io vorrei esprimermi a parole, appaiono soltanto immagini davanti ai miei occhi: il bellissimo paesaggio il mare libero, le isole scintillanti, la montagna ruggente: mi manca la capacità di descrivere tutto ciò. Napoli è un Paradiso, tutti ci vivono in una specie di inebriata dimenticanza di sé; [...] ed è per me una strana esperienza quella di trovarmi con gente che non pensa ad altro che godere”¹⁰³.

Secondo Lady Blessington (1839),

“La gaiezza notturna delle strade di Napoli non ha confronti. Vi transitano innumerevoli carrozze di tutti i generi. Le gelaterie sono affollate dal *beau monde*, mentre le più umili bancarelle, disposte in tutte le strade con le loro sgargianti decorazioni, sono attorniate da avventori che vanno matti per i sorbetti e le limonate [...]. Da una parte si vedeva uno di questi negozietti ambulanti, dipinto a vivaci colori, [...] attorno al quale s'erano radunate delle persone che trangugiavano maccheroni serviti bollenti dalla caldaia. In un'altra bancarella si vedevano delle fette di cocomero con il loro curioso contrasto fra il rosso della polpa e il verde della

¹⁰¹ C. DE BROSSES (1709-1777), magistrato e scrittore francese, fu appassionato d’arte e letteratura. Scrisse le *Lettres historiques et critiques sur l’Italie*, Parigi 1799, descrivendo il viaggio compiuto in Italia nel 1739. La prima edizione critica delle sue lettere fu edita a Parigi nel 1911 col titolo *Lettres familières écrites d’Italie*, 1739-1740; la traduzione italiana è a cura di B. SHACHERL, *Viaggio in Italia. Lettere familiari*, Laterza, Bari 1973. Il testo qui riportato è stato estratto da A. MOZZILLO, *Il napoletano. Da Boccaccio a Goethe*, Electa, Napoli 1995, p. 33.

¹⁰² BERGERET DE GRANCOURT PIERRE-JACQUES ONESYME (1715-1785), tesoriere Generale delle Finanze della generalità degli Montauban, assieme a JEAN-HONORE FRAGONARD (1732-1806), scrisse un *Journal Inédit d’un Voyage En Italie*, 1773-1774 pubblicato a Parigi, Librairies-imprimeries réunies, nel 1895.

¹⁰³ J. W. GOETHE, *Viaggio in Italia*, cit., p. 92.

buccia. [...] Gli accordi di chitarre si confondevano con le risa gioiose dei lazzaroni e s'udivano le voci di gruppi di persone che si salutavano, con l'animazione tipica degli italiani, da una carrozza all'altra"¹⁰⁴.

Non c'è viaggiatore che non registri nei propri diari o nei libri di viaggio le splendide vedute che la città offre al visitatore, una città che nel corso del Settecento sembrava ostentare la propria diversità presentando un volto "elusivamente orientale"¹⁰⁵. Per Lady Morgan (1821) la città appariva

"simile a certe leggendarie città orientali, vagheggiate dai poeti arabi: tetti e torrette che sembrano minareti, cupole ricoperte di tegole multicolori, chiese simili a moschee, guglie scintillanti, più adatte alla mezzaluna che alla croce, una popolazione brulicante simile nell'aspetto al popolo dell'Arabia Felix, abbigliata secondo la foggia orientale"¹⁰⁶.

Tra i luoghi più visitati del golfo napoletano si ritrovano descrizioni del Vesuvio, degli zolfi di Pozzuoli, della grotta del Cane, del lago d'Averno e dei templi di *Paestum* che, a detta di Forsyth (1813) erano "i monumenti più impressionanti che abbia scorto sulla faccia della terra"¹⁰⁷.

Come abbiamo già evidenziato, Napoli e la piana di *Paestum* costituirono il limite meridionale del viaggio in Italia, una frontiera naturale e culturale valicata di rado e in tempi relativamente tardi: così concludeva Creuzè de Lesser la descrizione della città: "L'Europa finisce a Napoli e vi finisce piuttosto male. La Calabria, la Sicilia e tutto il resto è Africa"¹⁰⁸.

¹⁰⁴ M. GARDINER, contessa di Blessington (1789 -1849), scrittrice irlandese; di rara bellezza, fascino e arguzia, si distinse per la sua generosità e per i gusti stravaganti condivisi con il secondo marito, Charles John Gardiner, primo conte di Blessington, un vedovo con quattro bambini (due legittimi), di sette anni più grande di lei. Nell'agosto del 1822 la coppia partì per un *tour* continentale con la sorella più giovane di Marguerite, la ventunenne Mary Anne e tutta la servitù. La comitiva si stabilì prima a Genova per quattro mesi, dove la contessa incontrò Byron in diverse occasioni, pubblicandole sue *Conversations with Lord Byron* nel 1834. Trascorso un periodo a Firenze, la famiglia si stabilì per un lungo periodo a Napoli per poi tornare a Parigi, dove il conte morì improvvisamente; fu allora che lady Blessington si trasferì definitivamente a Londra nel 1829, cominciando a pubblicare le sue opere: *The Idler in Italy*, (1839) e *The Idler in France* (1841) divennero famosi per la diffusione dei suoi 'pettegolezzi' e aneddoti personali, le descrizioni della natura e del sentimento umano. Il brano sopra riportato, tratto da *The Idler in Italy*, è stato tradotto da A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 198.

¹⁰⁵ A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 197.

¹⁰⁶ LADY S. MORGAN, ovvero Sydney Owenson (1776-1856), è stata l'autrice di un *Viaggio in Italia* tra i più controversi. Pubblicato nel 1821, la sua lettura fu proibita nello Stato della Chiesa: oltre a non poter essere discusso in pubblico o esposto in libreria, il suo libro provocò polemiche e accuse e portò all'arresto di tutti coloro che avevano mostrato simpatia per le idee liberali di Lady Morgan. *Italy* non era altro che un'opera sulle condizioni di indigenza e di grande sofferenza ed oppressione del popolo irlandese. Durante il suo viaggio, la scrittrice non perse occasione per ribadire che ovunque, in qualsiasi parte del mondo, l'alleanza tra potere temporale e potere secolare aveva prodotto solo distruzione e povertà, sfruttando e affamando le persone che pretendeva di voler salvare e che, più viaggiava attraverso l'Italia, più si rendeva conto che questi due paesi erano, a suo dire, indissolubilmente legati soprattutto nel loro disgraziato destino. La descrizione qui riportata è stata tradotta da A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 197.

¹⁰⁷ JOSEPH FORSYTH (1763-1815), maestro di scuola di origini scozzesi, scrisse *Remarks on Antiquities, Arts, and Letters during an Excursion in Italy in the Years 1802 and 1803*, Londra 1813, nel corso della sua lunga prigionia in Francia per sospetta attività anti-francese. Il suo testo divenne una delle guide sul viaggio in Italia più diffuse nella prima metà del XIX secolo; il brano qui riportato è stato tradotto da A. Brilli, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 197.

¹⁰⁸ CREUZÈ DE LESSER, *Voyage en Italie*, cit., p. 96.

La tradizione ospitale di Venezia affonda le sue radici in epoca remota: il mercatare fu uno dei motivi pacifici del viaggio che rese la città una tra le più visitate fin dall'epoca medievale; anche i pellegrini diretti in Terrasanta o a Roma elessero Venezia a tappa fondamentale del loro percorso. A partire dalla seconda metà del cinquecento Venezia divenne meta di *touristes* affascinati dal paesaggio naturalistico che la città offriva, ma fu soprattutto nel corso del Settecento che Venezia assunse una fisionomia "turistica" le cui stagioni di punta erano il carnevale e la festa dell'Ascensione. Pochi erano i forestieri che si fermavano tra l'una e l'altra e molti iniziavano il loro soggiorno in ottobre, all'apertura della stagione teatrale. La "Sensa [festa dell'Ascensione] è la stagione dei forestieri, nella quale non ci sono locande che bastino al loro ricevimento, né gondole che stiano in ozio"¹⁰⁹. La più antica testimonianza di un inglese in visita a Venezia risale al 1517:

"per la sua opulenza, le costruzioni sontuose, gli edifici religiosi e per i palazzi della magistratura e dei consigli, così come per le altre cose che conferiscono splendore a una città, Venezia supera ogni altro luogo che io abbia mai visto. E ciò, in particolar modo, durante due feste a cui fummo presenti. Una di queste era l'Ascensione"¹¹⁰.

Appena arrivato in città, Montaigne (1581) rimase disorientato da alcune scoperte; la prima, che i cittadini non potevano avere rapporti di amicizia con gli ambasciatori stranieri; la seconda, che le donne erano decisamente più libere che altrove¹¹¹; terza scoperta fu la ressa dei forestieri e il basso costo della vita. Nel 1611 Coryat osservava che "ci sono due piazze molto belle e ampie, oltre a quella già citata di San Marco; di queste la più bella è quella di S. Stefano [...]; l'altra piazza [S. Paolo] è ugualmente bella: è tutta verde, mentre la precedente, essendo lastricata è nuda, spoglia e senza erba"¹¹².

Molte testimonianze di viaggio si dilungano nella descrizione delle donne veneziane, così come fece John Evelyn nel suo diario del 1645¹¹³ o Samuel Sharp nelle sue lettere dall'Italia (1765), narrando dei "*venetian amours*"¹¹⁴. Per Montesquieu (1728), la permanenza a Venezia, durata circa un mese, aveva lasciato "un senso di sorda irritazione. Era la città degli occhi, non della mente e dell'anima: ombra vaga di una grande civiltà in decomposizione. Il personaggio che animava la vita cittadina era la prostituta, *l'esecrabile* prostituta veneziana su cui il pensiero di Montesquieu ritorna, anche quando ne è lontano, come su un'idea fissa"¹¹⁵. I piaceri degli occhi non compensavano il vuoto del cuore e

¹⁰⁹ Foglio locale del 1786; cfr. A. ZANNINI, *Venezia città aperta. Gli stranieri e la serenissima XIV-XVIII sec.*, Marcianum Press, Venezia 2009, p. 158.

¹¹⁰ *Oldest Diary* di sir Richard Torkington, concernente il suo pellegrinaggio a Gerusalemme; cfr. M. Battilana, *Scrittori inglesi e Venezia 1350-1950*, La Stamperia di Venezia editrice, Venezia 1981, p. 41. Le impressioni dei viaggiatori inglesi a Venezia sono raccolte nel saggio di R. Sweet, *Cities and the Grand Tour*; cit., pp. 199-235.

¹¹¹ "molte possono spendere in mobili e vestiti come principesse, mantenute come cortigiane alla luce del sole: nessuna corrisponde alla leggendaria bellezza delle veneziane". Cfr. M. E. DE MONTAIGNE, *Viaggio in Italia*, cit., p. 63.

¹¹² T. CORYAT (1577 ca.-1617), gentiluomo inglese; di lui si conserva memoria per i suoi viaggi in Francia, Savoia, Italia, Svizzera, Germania e Olanda e per l'opera che ne derivò, le *Coryat's Crudities*. La traduzione del brano è a cura di M. BATTILANA, *Scrittori inglesi e Venezia*, cit., pp. 64-66.

¹¹³ J. EVELYN (1620-1706), Uomo di vasti interessi, godette i favori di Carlo II, anche se si oppose alla restaurazione cattolica di Giacomo II. Dall'esperienza del suo viaggio in Francia e in Italia, trasse un diario, pubblicato postumo nel 1818 col titolo *Memoirs Illustrative of the life and Writings of John Evelyn, Esq.* Questa opera è un prezioso documento storico e di costume relativo all'Inghilterra e al continente, con particolare riguardo a spettacoli teatrali e musica. Per la traduzione del testo, cfr. M. BATTILANA, *Scrittori inglesi e Venezia*, cit., pp. 70-71.

¹¹⁴ S. SHARP (1700-1778), medico e scrittore inglese, amico di Voltaire. Nel 1765 compì il viaggio in Italia da cui scaturirono le *Lettres from Italy*, Londra 1766. Per la traduzione del brano inerente la descrizione di Venezia, cfr. M. BATTILANA, *Scrittori inglesi e Venezia*, cit., pp. 98-100.

¹¹⁵ Prefazione di G. Macchia al *Viaggio in Italia* di Montesquieu, cit., p. IX.

dello spirito, anzi cominciarono a spiacerli: “Non posso amare una città dove nulla ci imponga di essere gentili e virtuosi [...]. Non si sono mai visti muti devoti e così poca devozione come in Italia, [...] ma a Venezia l'abilità di mettere insieme in un sacco messe e prostitute è suprema. Tutto vi è permesso, ed è male; [...] qualche costrizione bisogna averla; l'uomo è come una molla; più è tesa, meglio va”¹¹⁶.

Al di là degli stereotipi sulle donne e sui costumi veneziani, le descrizioni sulle meraviglie della città, le rappresentazioni iconografiche della stessa e i confronti con le altre tappe privilegiate della penisola sono innumerevoli (**Figura 18**); nel suo itinerario alla scoperta dell'Italia, Stendhal (1828) consigliava di

“dimorare alla locanda della Luna, a venti passi da piazza San Marco e [...] andare a piedi al giardino pubblico lungo la riva degli Schiavoni; vedere il palazzo Ducale, la statua di Ganimede, le prigioni del consiglio dei Dieci, gli affreschi dello Hayez (al pianterreno della Borsa). Andare a visitare la scuola di belle arti, l'Ascensione della Vergine, quadro del Tiziano, recentemente scoperto dal Cicognara; vedere la tomba del Canova alla chiesa dei Frari”¹¹⁷.

William Hazlitt (1826), nelle note di un viaggio in Francia e Italia, così descrisse la meravigliosa Venezia:

“una città edificata nell'aria sarebbe qualcosa di ancor più meraviglioso; ma qualsiasi altra, per singolarità e per grandiosità d'effetto deve cedere a questa [Venezia] la palma. Se si trovasse sulla terra ferma sarebbe annoverata fra le prime città d'Europa per magnificenza, grandezza, bellezza; ma così è senza rivali. Non so cosa intendessero ottenere Lord Byron e Lady Morgan litigando sulla questione di che per primo abbia chiamato Venezia “la Roma del mare” essa è infatti assolutamente unica nel suo genere. Se le si dovesse trovare un parallelo, è più simile a una Genova spinta in mezzo al mare. Genova è sul mare, questa vi sta dentro. L'effetto è certamente magico, abbagliante sconcertante. [...] Si sbarca e si visitano panchine, piazze, mercati, teatri, chiese, saloni, palazzi: si salgono alti campanili e si passeggia in giardini ombrosi, senza che ci si ricordi una sola volta di non essere sulla terra ferma”¹¹⁸.

Così l'impressione dell'inglese Taine (1864):

“Venezia è la perla d'Italia [...]. Quando si torna con la mente alle vie sporche di Roma e di Napoli, a quelle strette e angolose di Siena e di Firenze, e poi si volge lo sguardo a questi palazzi marmorei, a questi ponti, a queste chiese, a questo merletto stupendo di colonne, balconi finestre, cornici gotiche, moresche, bizantine e all'ubiqua presenza dell'acqua mobile e ingannevole, ci si chiede: perché non siamo venuti subito qui?”¹¹⁹.

¹¹⁶ C.L. DE MONTESQUIEU, *Viaggio in Italia*, cit., p. 96.

¹¹⁷ STENDHAL, *Viaggio in Italia*, cit., p. 23.

¹¹⁸ W. HAZLITT (1779-1830), rifiutando di seguire la professione del padre, pastore protestante, si dedicò dapprima alla pittura, poi allo studio della filosofia. Le raccolte dei suoi saggi si susseguirono regolarmente dal 1817, anno di *The Round Table* e di *Character of Shakespeare Plays*, fino a *The Spirit of the Age* (1825) e a *The Plain Speaker* (1826). Il brano qui riprodotto è tratto da *Notes of a Journey Through France and Italy* (1826) e tradotto da M. BATTILANA, *Scrittori inglesi e Venezia*, cit., pp. 140-141.

¹¹⁹ H.A. TAINE (1828-1893), filosofo, storico e critico letterario francese. È considerato il maggior teorico del naturalismo francese, uno dei principali fautori del positivismo sociologico e uno dei primi operatori di critica storicistica. Il brano qui riportato è tratto dal suo *Voyage en Italie*, edito a Parigi nel 1866 e tradotto in italiano da A. ROGGERO, *Viaggio in Italia*, UTET, Torino 1966.

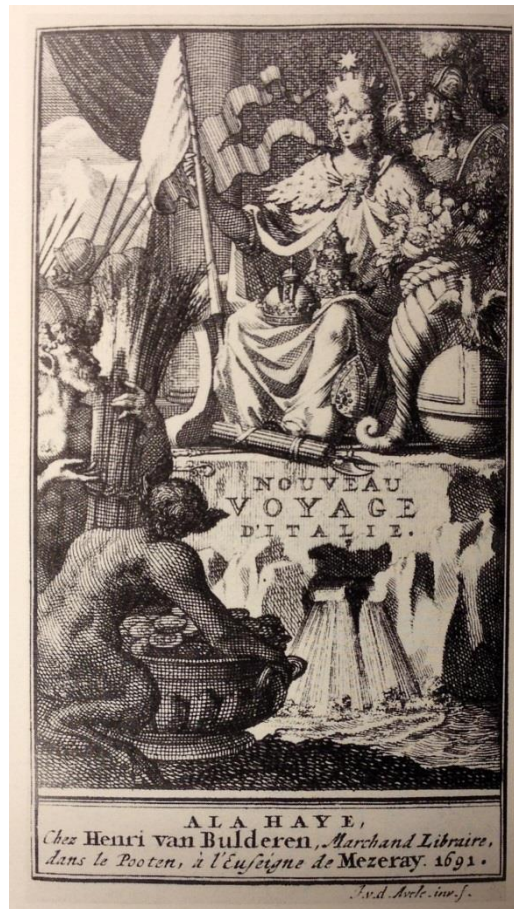
Tavole



1. F. Scotto, *Itinerario d'Italia*; Carta geografica della penisola, Fausto Amidei, Roma 1761



2. G. Vasi, *Palazzo dell'Accademia di Francia*, Roma 1748



3. F.M. Misson, *Nouveau Voyage d'Italie*, Parigi 1691. Stampa in apertura dell'opera



4. G. Vanvitelli, *Veduta di Piazza Navona a Roma*, 1699



5. G. P. Pannini, *Gallerie di Vedute di Roma*, 1759, *Musee du Louvre*, Parigi



6. G. Keate, *Un modo per passare il Moncenisio*, 1755.
Opera esposta alla mostra *Grand Tour. Il fascino dell'Italia nel XVIII secolo*, Roma,
5 febbraio-7 aprile 1997, a cura di A. Wilton e I. Bignamini, catalogo n. 50, p. 104



7. Canaletto, *Veduta del Palazzo Ducale di Venezia*, 1755, Galleria degli Uffizi, Firenze



8. *L'arrivo di un giovane viaggiatore e il suo seguito durante il carnevale in Piazza di Spagna a Roma*, 1775 ca., opera esposta alla mostra *Grand Tour. Il fascino dell'Italia nel XVIII secolo*, cit., catalogo n. 71 pp. 118-119



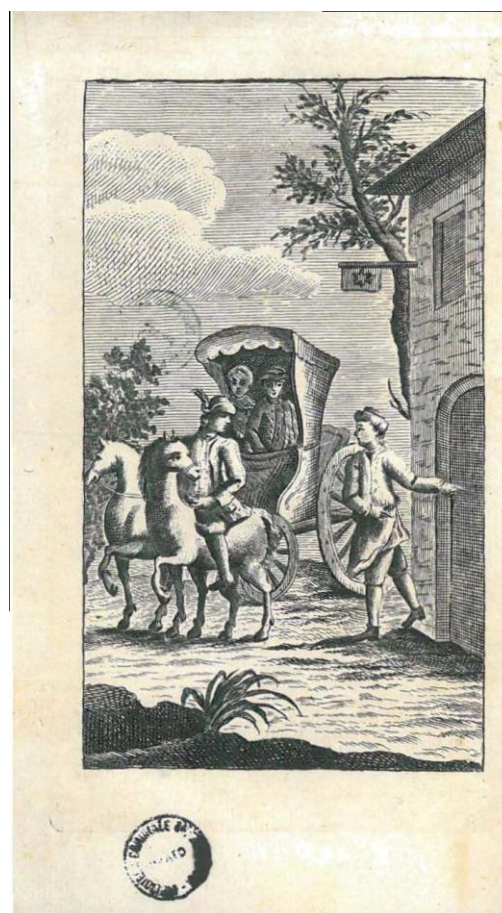
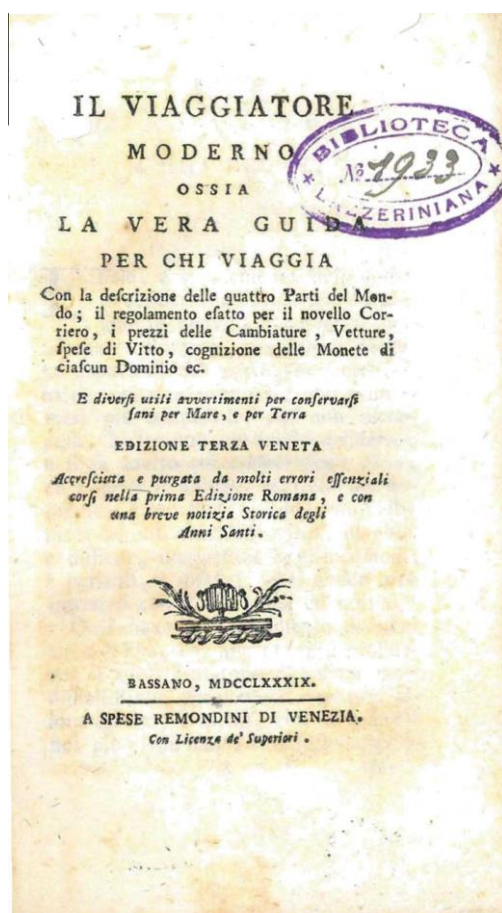
9. P.J. Antoine Volaire, *Eruzione del Vesuvio dal ponte della Maddalena*, 1782-1790, Museo di San Martino, Napoli



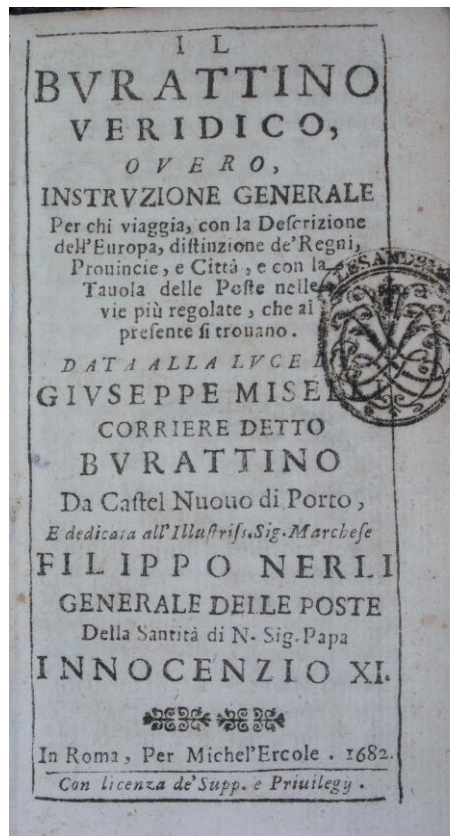
10. Road coach Muhlbacher (XIX secolo), donazione Marino d'Alessandro, Museo delle carrozze, Villa Pignatelli, Napoli



11. F. Fort, *La Diligenza*, 1863; immagine tratta da P. Vasio, *Il postiglione nella storia e nell'arte*, Editalia, Roma 1976



12. Frontespizio e stampa in apertura del testo *Il viaggiatore moderno, ossia la vera guida per chi viaggia*, Bassano, a spese Remondini di Venezia 1799



13. Frontespizio e stampa in apertura del *Burattino Veridico, ovvero istruzione generale per chi viaggia*, Roma 1682



14. *Direzione pe' viaggiatori in Italia colla notizia di tutte le Poste e loro prezzi* di Carlo Barbieri, quinta edizione, Bologna 1779. Frontespizio e stampa in apertura di opera



15. Un contenitore da viaggio; immagine tratta da D. Astengo, *In carrozza verso l'Italia. Appunti su viaggi e viaggiatori fra '700 e '800*, Savona 1992



16. J. R. Cozens, *Lago di Nemi e Genzano*, Londra 1777



17. P. J. Antoine Voltaire, *Notturmo con tarantella in riva al mare*, 1784, *Museo di Palazzo Reale*, Napoli



18. Canaletto, *Piazza San Marco verso la Basilica*, 1735 circa, *Fogg Art Museum*, Cambridge (Massachusetts)

CAPITOLO 2

Architetture e servizi per l'ospitalità

L'ospitalità, cioè l'accoglienza di un forestiero per concedergli cibo, alloggio per la notte e protezione, è una delle situazioni relazionali più antiche nella storia del genere umano¹. Il suo sviluppo può essere sintetizzato come un lungo cammino dall'ospitalità gratuita a quella a pagamento. La prima forma di ospitalità fu infatti quella concessa gratuitamente allo straniero di passaggio, secondo modalità presenti nelle società primitive e in tutte le grandi civiltà del passato, dagli egizi, ai greci e ai romani. I motivi dell'accoglienza erano essenzialmente due: uno religioso, alla base della buona accoglienza riservata allo straniero, che proprio perché sconosciuto poteva anche essere un emissario divino² ed uno utilitaristico poiché permetteva la diffusione di scambi commerciali; infatti la comunicazione e le relazioni economiche tra le diverse popolazioni avevano alla base l'istituzione dell'ospitalità gratuita con la quale non si concedeva solamente un alloggio, ma anche protezione dai pericoli³. Nel mondo antico erano generalmente i cittadini facoltosi a ricevere gli stranieri, predisponendo a tale funzione una parte della propria casa o un edificio annesso; questa forma di ospitalità gratuita era considerata obbligatoria e costituiva un costo non indifferente per le comunità e per i privati cittadini che dovevano concederla. In epoca romana, per rendere meno gravoso tale onere per i singoli e ripartirlo fra tutta la comunità, vennero realizzati i primi alloggi pubblici per ospiti ufficiali: questa fu probabilmente l'origine delle 'foresterie' dove gli ospiti ricevevano vitto e alloggio gratuiti. In Grecia, tra il VI e il V secolo, fecero la loro comparsa anche le locande che fornivano alloggio a pagamento, anche se si trattava per lo più di locali malfamati, simili a bordelli o covi di malviventi, così come descritto da alcune commedie di Aristofane⁴. Anche in epoca imperiale romana l'organizzazione alberghiera a pagamento si rivolse quasi esclusivamente a una clientela umile e varia (soldati, mercanti, mulattieri) e le locande (denominate *hospitium*, *deversorium*, *stabulum*) si diffusero notevolmente nelle città e lungo le vie principali di comunicazione. Da quanto sopra descritto, è lecito affermare che il sistema ricettivo dell'epoca antica restò perlopiù essenzialmente legato all'ospitalità gratuita; secondo Peyer il passaggio definitivo all'ospitalità a pagamento avvenne soltanto in piena epoca medievale e fu parallelo allo sviluppo dell'economia di scambio. Infatti, dall'analisi dello studioso, emerge come l'ospitalità gratuita conservasse almeno sino all'XI secolo un ruolo centrale, tanto che i diversi diritti nazionali ribadirono l'obbligo universale di accoglienza nei confronti dei viaggiatori di ogni specie e classe sociale. In questi secoli divenne inoltre importante una nuova forma di ospitalità gratuita, quella religiosa, praticata in monasteri, ospedali e *xenodochia*; attorno al IV secolo, i cristiani avviarono la costruzione di strutture per l'accoglienza dei viaggiatori annesse ai monasteri o come edifici indipendenti; pur essendo nati per ospitare i pellegrini, gli *xenodochia* ben presto si aprirono anche ai poveri, ai vecchi, agli orfani e ai malati, tanto da confondersi con gli ospizi e gli ospedali.

Il progressivo affermarsi dell'ospitalità a pagamento avvenne tra il XII e il XIV secolo, anche se già nella letteratura e nelle cronache di X si possono rintracciare testimonianze dell'abitudine a

¹ H. C. PEYER, *Viaggiare nel medioevo*, cit., Introduzione al testo.

² "Non trascurare mai di essere ospitale, perché in questo modo più di uno ha accolto in casa degli angeli senza saperlo"; *Genesi*, 13, 2, citata da H.C. PEYER, *Viaggiare nel medioevo*, cit., p. 7.

³ P. BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti*, cit., p. 312.

⁴ Il riferimento ad Aristofane è citato da H.C. Peyer, *Viaggiare nel medioevo*, cit., p. 18.

ricompensare le famiglie ospitanti con doni⁵. Fu soprattutto nelle città italiane e della Francia meridionale che l'intensificarsi dei commerci e della mobilità delle persone spinse ad individuare nuove forme di ospitalità: fu allora che cominciarono a venire aperte le taverne (inizialmente solo per la mescita), gli alberghi⁶ e le locande (per il pernottamento e vettovagliamento) e la figura dell'oste, che spesso svolgeva funzioni non ammesse di fonte creditizia, mediazione, deposito di merce, assunse un ruolo di primo piano. Il panorama delle locande medievali si presentava molto differenziato; alcune non erano altro che casupole in legno o pietra, con un grande fuoco centrale attorno al quale prendevano posto per la notte viaggiatori, animali e merci, altre erano meglio attrezzate, disponendo di stanze separate per la notte e fornendo anche il vitto servito in un'apposita sala da pranzo. In genere comunque tali edifici non differivano molto dalle private abitazioni; nelle regioni più sviluppate d'Europa, come la Francia e l'Italia, era possibile trovare locande meglio arredate e più accoglienti. Detto questo, l'individuazione nel corso del tempo di un unico tipo architettonico proprio delle strutture ricettive a pagamento è praticamente impossibile, vista la quasi completa coincidenza delle stesse con le tipologie abitative peculiari di ogni territorio e periodo storico: il suo modello va dunque ricercato nell'architettura residenziale tipica di ogni luogo, con un lento adattamento alle esigenze abitative proprie degli ospiti stranieri.

Nei secoli presi in considerazione da questo studio, le architetture per l'accoglienza sono da ritenersi quindi in parte figlie delle antiche strutture ricettive medievali, con un progressivo miglioramento dei servizi dell'ospitalità che si andarono ad adeguare alle richieste di viaggiatori che, prima sporadici, si fecero via via sempre più numerosi ed esigenti. Di conseguenza, il servizio di ospitalità, configurandosi in epoca moderna come una vera e propria attività economica professionale, rifletteva la complessità sociale, adattandosi di volta in volta alla domanda precisa e mutevole dei viaggiatori in transito. Tra Sei e Settecento si assistette ad un particolare fenomeno che portò ad una netta dicotomia tra le strutture riservate all'accoglienza; da una parte si ampliò la proposta ricettiva rivolta ai viaggiatori di classe media, mentre dall'altra nacque contemporaneamente l'ospitalità professionale di alto livello, atta a soddisfare le esigenze di viaggiatori sempre più ricchi, "che fino ad allora avevano sempre fatto ricorso all'ospitalità privata, in assenza di altre soluzioni adeguate al tenore di vita a cui erano abituati"⁷. Battilani reca l'esempio di Genova, città nella quale si assistette a questo fenomeno già nel corso del XVII secolo⁸ quando poterono avviare l'attività sedici nuove locande, tutte nate dalla trasformazione di case modeste o popolari, in quello che in altre parole può essere definito un ulteriore rafforzamento dell'offerta rivolta al ceto medio. Contestualmente venne inaugurato il primo albergo che potremmo definire di lusso, il Santa Marta, situato in via delle Fontane. In precedenza i viaggiatori più ricchi avevano sempre cercato di sistemarsi gratuitamente nelle tante residenze nobiliari presenti in città: all'inizio del Seicento ben centosettantacinque palazzi erano destinati a tale attività, quaranta dei quali si rivolgevano ad ospiti particolarmente altolocati⁹.

⁵ H.C. PEYER, *Viaggiare nel Medioevo*, cit., p. 63.

⁶ Il termine *Albergo* deriva dal germanismo antico *haribaîrg*, 'riparo dell'esercito', accampamento fortificato, o alloggio, attraverso le varianti del latino medievale *haribergum*, *harbergum*, *albergum* dalla prima metà del secolo XIII.

⁷ P. BATTILANI, *Vacanze di pochi*, cit., p. 322.

⁸ Ivi, pp. 322-323. La studiosa si basa sulla ricerca di M. DAVI, *La città ospitale. Locande e alberghi a Genova dal Seicento ad oggi*, Sagep, Genova 1988.

⁹ Fin dal 1576, i registri per l'ospitalità pubblica dei Rolli, istituiti dal Senato della Repubblica, furono gli elenchi di quelle dimore aristocratiche scelte ufficialmente per accogliere gli ospiti forestieri e il loro seguito in visita di Stato. I palazzi erano divisi in tre categorie in base al loro livello di pregio architettonico e di lusso; a ogni categoria corrispondeva un diverso grado di dignità degli ospiti: ambasciatori, dignitari, principi, sovrani, papi e imperatori. Di volta in volta, attraverso un sorteggio, si stabiliva quale dimora doveva assumersi l'onore e l'onere dell'accoglienza. I palazzi più prestigiosi, iscritti nella prima categoria dei Rolli, erano collocati in via Lomellini, in Strada Nuova e nell'area dei Doria in S. Matteo. Rubens, colpito dallo splendore architettonico

Con la creazione del Santa Marta anche il servizio ricettivo di alto livello iniziò a spostarsi verso strutture professionali specializzate¹⁰.

Fattori culturali e materiali distintivi dell'ospitalità privata di livello elevato trasmigrarono così, a partire dal XVII secolo, verso strutture ricettive professionali equivalenti. Le forme assunte dall'ospitalità risultano quindi strettamente legate ad una evoluzione di natura storica, economica e sociale: una volta che la "pratica turistica" si estese ai ceti medi (XIX secolo) e successivamente (nel corso del XX secolo) a quelli bassi, esse segnarono indubbiamente le tappe e le diversità della mobilità sociale individuale e collettiva attraverso "un movimento ascensionale di interi gruppi sancito anche dalla possibilità di poter fruire o meno di determinate strutture ricettive destinate a connotare il viaggio come affermazione di uno *status*"¹¹.

2.1 Dal viaggio al soggiorno, dal *Grand Tour* al *Grand Hotel*

Quando nel Cinquecento cominciò a diffondersi la moda del viaggio di istruzione, la presenza di numerose locande caratterizzava ormai tutte le principali strade di comunicazione europee; tuttavia, dalla lettura dei diari e degli appunti dei viaggiatori tra Cinquecento e Settecento si deve dedurre che, rispetto all'epoca medievale, ben pochi progressi erano stati fatti per migliorare la qualità degli alloggi: sembrano emergere in questo periodo le prime differenziazioni regionali, ma è difficile valutare quanto la percezione di diversi livelli qualitativi fosse reale o dovuta agli stereotipi dell'epoca dai quali i nostri viaggiatori non erano certo immuni. Lungo le strade del *Grand Tour*, il viaggiatore poteva imbattersi nelle stazioni di posta, nelle camere-locande o nelle osterie; la qualità dei servizi offerti da queste strutture di passaggio era sicuramente essenziale: esse erano considerate come tappe frettolose poste su percorsi obbligati per raggiungere centri abitati provvisti di offerte ricettive più ampie e confortevoli (alberghi, pensioni o *appartamenti ammobiliati*). Ad ogni modo, fin dalla fine del Cinquecento l'offerta ricettiva europea, almeno lungo gli itinerari più battuti, doveva essersi lentamente organizzata, assumendo i tratti di un sistema semplice, ma funzionale. Nel corso del Sei-Settecento, poiché il viaggio era un'opportunità per pochi eletti, le strutture preposte per l'ospitalità a pagamento andarono lentamente adeguandosi alla domanda di chi, per stile di vita e senso di appartenenza, era parte di un ceto sociale elevato. Il riconoscimento sociale di cui godevano andava infatti mantenuto adottando atteggiamenti culturali e comportamenti che non risultassero inferiori a quelli dell'accoglienza tra pari.

Nel corso del Settecento si assiste ad una sorta di 'internazionalizzazione' delle strutture riservate all'accoglienza, che lentamente si aprirono verso un nuovo mondo sociale, quello dominato dalla

della città e impressionato dall'eccezionalità di questa rete di dimore e dall'estremo grado di comfort abitativo che le contraddistingueva, le propose come modello da imitare in tutta Europa nella ormai celebre serie di incisioni intitolata "I Palazzi di Genova" (1622). Per una bibliografia sui Palazzi dei Rolli di Genova, cfr. M. QUERCIOLO, *I palazzi dei Rolli*, Genova, Libreria dello Stato, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 2008; P. BOCCARDO, *Genova: i palazzi di Rubens*. Foto di Piero Migliorisi, Mondadori Electa, Milano 2006; *Il restauro dei palazzi dei Rolli*, Nardini, Firenze 2004; E. POLEGGI, *L'invenzione dei Rolli: Genova, città di palazzi*, Skira, Milano 2004; E. Poleggi, *Genova: una civiltà di palazzi*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, Milano 2002; E. POLEGGI, *Una reggia repubblicana: atlante dei palazzi di Genova, 1576 – 1664*, Allemandi, Torino 1998.

¹⁰ Per la storia dello sviluppo del Santa Marta da osteria, locanda e albergo, cfr. V. ZANOLLA, *L'albergo Santa Marta: tre secoli di ospiti illustri*, in https://www.gruppocarige.it/gruppo/html/ita/arte-cultura/lacasana/2006_1/pdf/28_35.pdf.

¹¹ Cfr. P. GERBALDO, *L'ospitalità nel viaggio moderno. Evoluzione, sociabilità, risorsa*, Morlacchi editore, Perugia 2006, p. 45.

borghesia e dal gusto dell'“esclusivo”: si ebbe così un maggiore interesse da una parte a serbare la privacy e il comfort delle camere riservate agli ospiti illustri e dall'altra a manifestare la ‘rappresentanza’ dei luoghi di accoglienza, con l'apertura di salotti, caffè e luoghi di incontro esclusivi all'interno delle stesse strutture ricettive. In rispondenza alle esigenze ‘linguistiche’ dei numerosi ospiti stranieri, antichi ‘alberghi’, ‘osterie’ e ‘locande’ vennero denominate ‘Hotel’¹², ‘Hotel Royal’ e ‘Grand Hotel’, divenendo principale punto di sosta e incontro per i viaggiatori. Le strutture ricettive si adeguarono quindi ai gusti dei loro ‘ospiti’, in alcuni casi solo ‘nominalmente’ (ovvero cambiando semplicemente nome, assumendo così un carattere più ‘internazionale’), mentre in altre si effettuarono vere e proprie trasformazioni di distribuzione e di funzionalità all'interno di esse. Il termine *hotel* venne così ad indicare tutta una serie di trasformazioni che riguardarono le strutture per l'accoglienza: un aumento del numero delle camere che divennero private in sostituzione di quelle comuni e, allo stesso tempo, una maggiore precisazione degli spazi comuni come la *reception*, le sale di ritrovo e dei pasti.

Durante la prima metà dell'Ottocento si ebbe una nuova diversificazione nella realizzazione delle architetture per la ricettività: iniziarono a nascere alberghi per livelli sociali ancora più elitari, che offrivano stanze con arredi di pregio, salotti e sale da caffè per la conversazione, mentre si diffusero anche tipologie architettoniche pensate per il ceto medio, come pensioni e piccoli alberghi.

A detta di Lesur, lo studio dell'evoluzione dell'*hotellerie* offre a chi si occupa dei cambiamenti di mentalità un punto di vista privilegiato sul trionfo della società borghese¹³. Il turismo e la sua struttura industriale, cambiando le classi sociali alle quali rivolgersi, trasformarono radicalmente se stessi: l'albergo non poteva essere più essere banalmente un luogo dove dormire, ma la sua struttura doveva arricchirsi di funzioni capaci di stimolare e soddisfare da una parte lo spirito di emulazione e di ricerca del lusso delle classi più modeste o che iniziavano ad affacciarsi al mondo più prestigioso, dall'altra di soddisfare le esigenze di elitarietà e di ‘rappresentanza’ di una clientela sempre più esclusiva. La stagione dei *Grand Hotel* (1820-1850 circa) si pose come un fenomeno internazionale caratterizzato dalla dimensione e dal carattere esclusivo degli edifici, ma soprattutto dalla presenza di numerosi saloni destinati alla vita sociale che lentamente si sostituirono ai salotti privati nei palazzi delle antiche casate cittadine. Il modello architettonico prescelto per la costruzione di questi grandi edifici è dunque da ricercarsi nei palazzi signorili; in questo periodo, lo stile che potremmo definire ‘di palazzo’, definito da monumentalità e magnificenza, cambiò destinazione andando a consacrare edifici destinati all'uso di una borghesia benestante: Parigi rappresentò, in questo, un modello di riferimento per il resto d'Europa. Nel mondo dell'industria alberghiera di lusso, il riferimento in tema d'eleganza fu proprio la residenza aristocratica di stampo francese (l'*hotel particulier*¹⁴): i *Grand Hotel* perpetuarono la grande tradizione “degli ori e dei fasti”- regi o imperiali-aggiungendo a questi la più assoluta modernità in fatto di comfort.

¹² Il termine *hotel*, usato oggi comunemente anche in italiano, accompagnato dal nome dell'albergo, è di origini francesi (dal francese *hôtel*, a sua volta dal francese antico *hostel*, che è il latino *hospitale*); il termine venne comunemente usato anche nella lingua inglese per indicare un albergo a partire dalla seconda metà del XVIII secolo: T. Smollett nel 1766 affermava che “the expense of living at a hotel is enourmous”, mentre R. King, in *Travel & correspondence* (1776) affermava che “in 1763 there was no such place as a hotel: the word indeed was not known, or only intelligible to French scholars”: per le citazioni, cfr. N. PEVSNER, *Storia e caratteri degli edifici*, edizione italiana a cura di A.M. Ippolito, Fratelli Palombi Editori, Roma 1986, p. 209.

¹³ E. LESUR, *Les hotels de Paris. De l'auberge au palace, XVIII-XIX siecles*, Editions Alphil, Neuchatel 2005.

¹⁴ Per *hotel particulier* si intende un'abitazione lussuosa e di vaste dimensioni, simile a una villa, ma costruita nel tessuto cittadino, spesso su più piani ed abitata da una sola famiglia e dai domestici della stessa; non ha parti in comune con altri edifici ed era caratterizzata dalla presenza di una vasta corte d'onore davanti all'ingresso principale e con un giardino sul retro della villa.

Il modello della tipologia di edificio che denominiamo *hotel* è quindi da ricercarsi soprattutto nel panorama francese: durante e subito dopo la Rivoluzione francese, a seguito degli stravolgimenti sociali e della perdita di alcuni privilegi collegati alla proprietà immobiliare e finanziaria della nobiltà, alcuni *hotel particulier* vennero trasformati in temporanei e occasionali hotel per i viaggiatori, principali protagonisti del *Grand Tour*. Quest'attività di ospitalità per viaggiatori aristocratici, principalmente inglesi, si sviluppò notevolmente durante il successivo periodo napoleonico: all'idea di *comfort* architettonico spaziale francese andò a sommarsi lo sviluppo tecnologico anglosassone nel campo impiantistico, dell'igiene e del riscaldamento, dovuto ai progressi della rivoluzione industriale. Così, "se la Rivoluzione francese mise a disposizione, tramite il sovvertimento sociale, la qualità degli spazi, la Rivoluzione industriale inglese produsse gli apparati tecnologici capaci di creare la qualità dell'ospitalità"¹⁵. In realtà, la tradizione inglese dei *club*, fondati in epoca elisabettiana, costituì ugualmente una base di sviluppo culturale di questa idea di ospitalità, soprattutto dal punto di vista del contenuto e dell'uso degli spazi comuni e di connessione con la città, in termini spaziali e sociali¹⁶.

Un'ultima stagione dell'*hotellerie* di lusso si sviluppò a partire dalla seconda metà del XIX secolo con la nascita dei *Palace*¹⁷. Le strutture ricettive che meritano il nome di *Palace* non si distinsero più solamente per la monumentalità degli edifici, la rispondenza alle ultime esigenze in fatto di comfort e di tecnologie, ma si contraddistinsero per un servizio attento ed adattato capillarmente ai bisogni individuali di ogni cliente: l'accoglienza del viaggiatore era preparata con eleganza e *bon ton* negli spazi pubblici, intimità e comfort in quelli privati. I *Palace* furono i simboli visibili, all'esterno di un potere, mentre al loro interno essi racchiusero e protessero un ambiente adatto a liberare, in modo sereno, i segni distintivi della classe agiata; essi inoltre seppero adattarsi alle innovazioni tecniche, adeguandosi contemporaneamente ai cambiamenti sociali e culturali di una classe in ascesa¹⁸. Secondo Gerbaldo, le caratteristiche architettoniche che decretarono il successo dei *Palace*, furono:

"dimensione. Modulazione degli spazi. Risorse tecniche. Erano questi i tratti che, assieme ad uno stile architettonico ricercato che spaziava dal neoclassicismo al neogotico, dall'eclettismo all'esotismo passando per il liberty, si articolava attorno a modelli presto adottati a livello internazionale. Le facciate monumentali spesso mosse da bow-windows ed impreziosite da decorazioni che riprendevano le suggestioni artistiche del periodo. La pianta rettangolare degli edifici prevedeva una grande hall d'ingresso strutturata *ad atrium* su cui si affacciavano le balconate colonnate che univano le camere. Luminosi giardini d'inverno, rotonde, ampi saloni ristoranti e per le attività relazionali, scaloni scenografici che univano il piano terreno a quelli superiori. Le parti comuni, in primo luogo erano decisamente lussuose. Ai piani superiori, un

¹⁵G. PELUFFO, *L'hotel: edificio ibrido, città e natura*, in Materia, anno 2004, pp. 74-84.

¹⁶ A partire dal 1820 -e quindi dopo il Congresso di Vienna e la fase di restaurazione e "pacificazione" successiva- i club inglesi cominciarono a sviluppare seriamente un sistema di ospitalità e di ristorazione capace di ampliare il comfort degli esclusivi iscritti. Parallelamente, si svilupparono le biblioteche essenziali, gli spazi per esposizioni, giochi, letture e discussioni culturali e artistiche. Cfr. *Du Palais au Palace. Des Grand Hotels de voyageurs à Paris au XIX siècle*, Paris-Musées 1998, pp. 12-13.

¹⁷ Il termine *Palace*, di derivazione inglese, designò in francese e nelle lingue latine, in modo inconfondibile, un hotel di gran lusso. P. GERBALDO, *Dal Grand Tour al Grand Hôtel. Ospitalità, lusso e distinzione sociale nel turismo moderno*, Morlacchi editore, Perugia 2009, p. 161. Il *Palace*, diretta evoluzione architettonica del palazzo signorile e dell'ospitalità gratuita tra pari, sommò a questi due elementi quello del palcoscenico teatrale: "L'hotel est une sorte de theatre dans lequel le client joue un role qui peut n'avoir que peu de rapports avec sa vie de chaque jour, dans l'autre monde, celui de l'exterieur". Cfr. D.WATKIN, V. BOUVET, *Les Hotels-palais*, in M. Walter, *Palaces et Grand hotels d'Europe*, Flammarion, Parigi 1984, p. 13.

¹⁸ P. GERBALDO, *Ospitalità e destinazioni. Invenzione dei luoghi. Vita sociale. Innovazione economica*, Morlacchi editore, Perugia 2011, p. 165.

ampio corridoio, pensato per permettere la circolazione delle dame, rendeva invece possibile l'accesso alle curate camere. Nei corridoi si intervallavano locali di servizio e salotti"¹⁹.

I *Palace* segnarono l'ultima grande tappa dell'ospitalità per il viaggiatore elitario, resero visibile la nuova architettura del lusso a cui mirava la società borghese in ascesa, ma soprattutto risposero al bisogno di innovazioni tecniche che vennero messe a fondamento di un aumento della qualità dei servizi offerti (luce e gas, energia elettrica, acqua calda, ascensori). Nel *Palace*, come mai era accaduto negli alberghi minori e nelle locande di passo, si creò un mondo a parte, un microcosmo nel quale i membri delle classi agiate esplicarono il loro desiderio di vivere allontanandosi dalla città che li accoglieva, conservando però immutate le proprie abitudini quotidiane.

2.2 Osterie, locande e stazioni di posta lungo le strade europee

Dalla fine del Cinquecento e fino alla prima metà dell'Ottocento, al viaggiatore straniero che intraprendeva il viaggio in Italia con la carrozza di proprietà o attraverso l'uso dei vetturini, era doveroso l'alloggio tra una città e l'altra nelle osterie²⁰, nelle locande o nelle stazioni di posta che incontrava lungo il proprio cammino.

Il servizio di posta, diffusosi in tutta Europa dalla metà del XVI secolo, era destinato ad assolvere il compito di trasporto delle lettere e dei messaggi; a partire dalla fine di questo secolo, le poste furono organizzate per adempiere anche il compito del trasporto delle persone, prima con l'organizzazione di stazioni nelle quali fosse possibile trovare un cambio di cavalli freschi, ristoro e accoglienza; successivamente furono predisposte all'interno di esse vere e proprie vetture che, partendo da luoghi fissi ad ore stabilite, effettuavano un percorso predeterminato con soste in particolari stazioni. Seppur con diverse caratteristiche 'territoriali', le stazioni di posta italiane furono collocate ad una distanza compresa tra le cinque e le dodici miglia le une dalle altre: una 'posta', ossia un tratto da percorrere senza soste intermedie, aveva una lunghezza variabile a seconda delle difficoltà che si potevano incontrare lungo il percorso. Tutti gli itinerari italiani più importanti furono quindi divisi in tratti, cioè in poste, gestite autonomamente dai diversi Stati e territori in cui la penisola era frastagliata, in base al numero dei quali si pagava anche il trasporto. Nelle poste si davano anche cavalli in affitto con l'assistenza di uno o più postiglioni. Il viaggio 'per posta', cioè con mezzi pubblici che sostavano nelle stazioni fisse, fu molto diffuso nei secoli del *Grand Tour* e dalla metà del Settecento furono stampati diversi manuali e molte carte di viaggio che contenevano mappe con i percorsi, indicazioni sui luoghi dove si effettuavano i cambi di cavalli e annotazioni sui punti più difficili da superare nel viaggio: vi erano elencati i guadi, le montagne, le distanze tra i centri principali e a volte anche i prezzi dei servizi offerti dalle stesse stazioni di posta²¹.

Le strutture destinate a 'stazione di posta' sono dunque da ritenersi dirette 'discendenti', nel contesto del vasto panorama europeo, delle osterie nate in epoca basso medievale per l'ospitalità a pagamento di viandanti, mercanti e pellegrini: si trattava quindi per lo più di architetture semplici, in cui non si trova alcuna espressione di monumentalità, usualmente distribuite con stalle e luoghi

¹⁹ IVI, p. 191.

²⁰ Fin dall'epoca tardo medievale con il termine *hostaria* si indicava una grande camera, la più spaziosa della casa, per lo più a pian terreno che serviva contemporaneamente, specialmente nei piccoli borghi, da cucina, da stanza da pranzo e anche da stanza da letto.

²¹ Tra le prime guide in questo senso ricordiamo quella di Jvone Gravier, *Guida per il viaggio d'Italia in posta*, Genova 1793.

comuni, come cucina e sala da pranzo con grande camino a piano terra e camere comuni ai livelli superiori.

Le stazioni erano gestite dai *postieri* o *maestri di posta* (*postmaster* in Inghilterra o *maitre de poste* in Francia), i quali in genere, oltre a provvedere con sollecitudine al cambio cavalli, erano anche responsabili della distribuzione delle lettere e avevano in gestione la locanda annessa alla posta; come delineato da Zaniboni, si trattava di

“vecchie case di piccoli centri solitari, situate quasi sempre sulla via maestra, mangiate dal polverone e da ogni intemperie, munite di finestre a inferriata ma di regola senza vetri, con l'insegna in ferro battuto pendula sopra il portone enorme, sotto il quale la più voluminosa e sgangherata carrozza di posta poteva benissimo passar di corsa facendo rintronare l'ampio cortile sonnacchioso, inondato da un eterno puzzo di stalla. Il forestiero, dopo il suo primo ingresso in uno di questi nostri tradizionali alberghi di paese o di campagna, poteva dire d'aver fatto la conoscenza di tutti, senza per questo sentirsi eccessivamente lusingato. Unica consolazione, quella di imbattersi nel pubblico viaggiante più vario e più pittoresco di tutta Europa. Non era raro rincontrarvi, alla rinfusa, l'ambasciatore e il bandito, il monaco e la canterina, l'artista straniero e l'avventuriero cosmopolita. Di quadri come questo, non solo i vecchi libri di viaggio, ma buona parte della letteratura europea del periodo romantico è ancora piena”²².

Al di là delle piccole varianti locali e territoriali, l'aspetto delle stazioni di posta italiane rimase per lo più inalterato nel corso dei secoli presi in considerazione dal nostro studio; questi edifici, nati in funzione delle strade sulle quali essi sorgevano e capaci all'accoglienza di uomini e animali, ‘subirono’ una lenta, ma progressiva ‘specializzazione’ interna in risposta alle richieste sempre più esigenti dei viaggiatori. La conformazione dei locali adibiti all'accoglienza, inizialmente unici per vitto e alloggio, li rendeva spesso fumosi e sporchi, condannati alla promiscuità e all'estrema povertà di arredi (**Figura 19**). Tuttavia questi edifici, indispensabili sia per i corrieri che per i viaggiatori, divennero presto dei poli di attrazione ed interesse degli organismi urbani.

In Veneto alcuni centri come Marocco e Preganziol si svilupparono proprio in presenza di queste strutture ancora oggi riconoscibili per la permanenza del portico e del portone per l'accesso dei cavalli²³ (**Figura 20**); lo stesso avvenne sulle strade dello Stato Pontificio²⁴ e nel Granducato di Toscana, territorio oggetto del nostro studio. Lo stesso fenomeno, con tempi e modalità simili, si verificò anche nel contesto europeo.

Su tutti i maggiori itinerari europei, affianco alle locande di posta regolamentate dalle autorità, si sviluppò anche un reticolo di attività private (osterie, taverne o camere-locande) che andarono a caratterizzare i territori presi in considerazione. Come ben descritto da Zaniboni, vi sono racconti tristemente famosi sui pericoli delle soste nello Stato Pontificio ed in quello Borbonico settecentesco, ma anche nel caso del civile Granducato di Toscana poteva capitare che un'apparentemente innocua locanda fosse in realtà legata a storie nefaste²⁵. Alla luce di quanto detto, l'industria dell'ospitare e lo sviluppo del servizio postale, seppur in contesti territoriali diversi, si possono considerare non solo legati, ma strettamente dipendenti l'uno dall'altro.

²² E. ZANIBONI, *Alberghi italiani e Viaggiatori stranieri. Secoli XIII-XVIII*, Detken & Rocholl, Napoli 1921, pp. 109-110.

²³ R. MEROTTO, *La via d'Augusta ... per la via di Bassano: ipotesi di recupero dell'architettura postale nella Repubblica di Venezia (1489 - 1797)*, Editrice Elzeviro, Padova 2005, p. 18.

²⁴ Per confronti con alcune delle stazioni di posta e delle osterie nello stato pontificio cfr: A. FINODI, *Viaggiare nel paesaggio. Dalle locande di posta alle strade ferrate nello Stato pontificio*, in: Quaderni delle Scuderie Aldobrandini per l'Arte, 5. 2008, pp. 119-127; A. FINODI, *Viaggiatori, corrieri e osterie di posta sulle vie Cassia e Flaminia*, in 'Il parco di Veio', 2006, pp. 105-119; F. GUGLIELMI, *Le stazioni di posta nel Lazio nel primo Ottocento*, in 'Lunario romano', 23, anno 1994, pp. 185-199.

²⁵ E. ZANIBONI, *Alberghi italiani*, cit., p. 72. L'autore fa qui riferimento a storie di briganti e loschi figure che spesso si aggiravano tra queste locande.

Alla frammentarietà della situazione del servizio postale italiano, gestito indipendentemente dai diversi Stati e territori che fino alla metà del XIX secolo contrassegnarono la nostra penisola, corrispose una unità formale negli altri Stati europei fin dal XVII secolo.

La *Royal Mail* inglese nacque nel 1516 con la nascita del *Master of the Posts*, una istituzione che si evolse nell'Ufficio del Ministro delle Poste; inizialmente ad uso esclusivo del re, il servizio venne aperto al pubblico nel 1635 dal re Carlo I²⁶. La modernizzazione del viaggio britannico in carrozza ebbe poi un ulteriore sviluppo con la nascita di strade a pedaggio e la formazione delle *Turnpike* nel 1663²⁷; con questa disposizione, alcuni caselli e punti di sosta divennero obbligatori per favorire costruzione di strade nuove e più veloci. Le stazioni di posta inglesi, ovvero le *coaching inns*, qualche volta chiamate *coaching houses* o *staging inns*, così come le stazioni di posta italiane, fornivano non solo vitto e alloggio ai viaggiatori in carrozza, ma anche stalle e foraggio per i cavalli e su alcune strade cavalli freschi per il cambio. Tali locande stradali si sviluppavano generalmente intorno ad un cortile centrale interno acciottolato che dava protezione dalle intemperie e le rendeva facili da individuare per le carrozze in arrivo. Ancora oggi, alcune di queste antiche locande presentano un ampio ingresso sulla strada per l'accesso delle carrozze nel cortile interno, come la locanda di posta di Southampton²⁸, oggi conosciuta come *the Dolphin Hotel* e il *The Old Crown Coaching Inn* nella città mercato di Faringdon, Oxfordshire (**Figure 21-22**).

Le stazioni più grandi avevano spazi destinati ad eventi, spettacoli o combattimenti di galli, gioco amatissimo nel mondo anglosassone. Le camere da letto erano situate su due lati del cortile, la cucina e le sale comuni sul lato anteriore dell'edificio e le stalle e magazzini sul retro²⁹ (**Figura 23**).

Generalmente le *coaching inns* erano situate a dieci chilometri le une dalle altre, anche se la distanza poteva variare in base alla situazione della strada. Anche nel mondo anglosassone, accanto alle stazioni pubbliche, si sviluppò un reticolato di locande private (denominate in genere *inns*) che, oltre a fornire il necessario per le esigenze dell'accoglienza dei viaggiatori, agirono tradizionalmente come luoghi di aggregazione della comunità: in Inghilterra fu proprio la fornitura di alloggi per il pernottamento a contraddistinguere le locande dalle taverne, dalle birrerie e dai *pub*³⁰. Così come in

²⁶ Nel 1660 Carlo II istituì il *General Post Office*. Il primo servizio di 'posta-cavalli', attraverso l'uso delle diligenze segnalate dalla livrea *Post Office*, venne introdotto tra Bristol e Londra nel 1784. Per una bibliografia più approfondita sulla storia della *Royal mail* inglese, cfr. D. CAMPBELL-SMITH, *Masters of the Post – The Authorized History of the Royal Mail*, Penguin Books, Londra 2011; C. BROWNE, *Getting the Message – The Story of the British Post Office*, Alan Sutton, Londra 1993.

²⁷ Le *turnpike* erano aziende commerciali private che costruivano e mantenevano una strada a fronte del diritto di riscuotere una tariffa dai viaggiatori. Le *turnpike* lasciarono un'importante impronta sociale e politica nelle comunità che ne supportarono la nascita. Iniziando nel 1663 e raggiungendo la massima espansione tra il 1750 e il 1772, la Gran Bretagna andò incontro ad uno sviluppo delle *turnpike* così forte da venir soprannominato "turnpike mania"; cfr. E. PAWSON, *Transport and Economy: The Turnpike Roads of Eighteenth Century Britain*, Academic Press, Londra 1977, p.151. La parola *turnpike* deriva dall'inglese britannico, si riferisce ad una lunga asta (o picca, *pike*) che veniva utilizzata come barriera girevole (*turn*), o sbarra.

²⁸ Documentata già a partire dal XVI secolo, fu solo durante il periodo in cui la città divenne famosa per i suoi bagni, dal 1750 in poi, che essa divenne anche un luogo di incontro alla moda per i viaggiatori che usavano passarvi le acque. In questo periodo il *Dolphin hotel* venne in gran parte ricostruito con la sua facciata in stile georgiano, mantenendo però la grande apertura sul fronte strada per l'ingresso delle carrozze e le finestre bow.

²⁹ C. G. HARPER, *The Old Inns of Old England, A picturesque account of the ancient and storied hostelries of our own country*, 2 Volumi, CHAPMAN & HALL, Londra 1906.

³⁰ Attualmente nel mondo anglosassone non esiste più una distinzione formale tra le cosiddette *inns* e altre tipologie di edifici dedicati all'accoglienza: anche se qualcuna di esse è giunta ai nostri giorni e offre dei servizi di pernottamento, non ha più un servizio di ristorazione e al massimo funge da pub. Molti pub usano la parola 'Inn' nel loro nome o perché si sono stabiliti in ex locande o per evocare un particolare tipo di immagine, o in molti casi semplicemente come gioco di parole sulla parola 'in', come in 'The Welcome Inn', il nome di molti pub in Scozia. I servizi offerti dalle antiche locande sono oggi disponibili in altre strutture

Italia, alcune città dell'Inghilterra potevano ospitare anche numerose locande, nate per iniziativa privata, che rivaleggiavano fra loro non solo per i ricavi ottenuti per il cambio dei cavalli, ma anche per la somministrazione di pasti e bevande ai viaggiatori e per il pernottamento degli stessi. Barnet nell'Hertfordshire era una di queste località, ed ancora oggi possiede un elevato numero di pub storici lungo la sua strada principale: questa grande concentrazione era dovuta al fatto che la città era situata in posizione strategica sulla strada che da Londra conduceva nel nord dell'Inghilterra. Lo stesso vale per Salisbury, una piccola città della contea di Wilts, che nel 1686 “era in grado di dare alloggio a 548 viaggiatori e stallaggio a 865 cavalli nelle sue locande”³¹.

Le strutture di accoglienza inglesi godevano generalmente di buona fama ed furono descritte positivamente dalla guida di carattere enciclopedico edita nel 1577 da William Harrison, *An Historical Description of the Island of Britain*:

“Queste città, che noi chiamiamo di transito, hanno locande grandi e sontuose [...]. In esse si ospita diversamente che negli altri paesi, dove l'oste esercita un potere signorile sui suoi clienti[...] e ognuno può usufruire della locanda come di casa propria, ricevendo con i propri soldi quanto e aule cibo desidera e servizi di qualsivoglia tipo chiederà. Le nostre locande sono altresì ben fornite di masserizie, di biancheria e di tappezzerie, ma soprattutto di tovaglie e suppellettili, poiché, oltre alle tovaglie usate per le tavole, che di solito vengono lavate ogni giorno, ve ne sono ancora tante quante sono necessarie a seconda della condizione e delle esigenze del cliente. Ogni avventore ha la sicurezza di poter dormire in biancheria pulita, nella quale nessuno prima ha dormito dal momento in cui è tornata dalla lavandaia o dall'acqua nella quale ultimamente è stata lavata. Se il viaggiatore possiede un cavallo riceve il letto gratis, ma se è a piedi, può esser sicuro che per il letto pagherà non più di un penny. Ma indipendentemente dal fatto se sia venuto a cavallo o a piedi, una volta ottenuta la stanza, la chiave di essa può portarla con sé come fosse di casa sua, per tutto il periodo che ci abiterà. Se smarrirà qualcosa durante il soggiorno nella locanda, il costume obbliga l'oste a risarcirlo, così da nessuna parte c'è maggior sicurezza come nelle più grandi locande inglesi. Il suo cavallo viene passeggiato, viene pulito, accudito da un servitore preso a pagamento a spese del proprietario dell'osteria, e quegli sperando in un maggior compenso cercherà di fare del suo meglio”³².

L'autore conclude affermando che “anche se in tutta l'Inghilterra non ci sono locande peggiori di quelle londinesi, molte di queste però, sono di gran lunga migliori delle migliori locande straniere delle quali mi è stato raccontato” (**Figure 24-25**).

In Francia il servizio di posta nacque nel 1464 con l'editto di Luxies ad opera di Luigi XI; con questo emendamento furono creati i *relais de poste*: si trattava di spazi nati in funzione delle strade, dei rilievi o delle necessità dei luoghi comunemente distanziati tra loro 4-5 miglia (16-20 km) e non *sept lieues* (circa 28 km) come erano segnalati comunemente. Inizialmente questi edifici erano gestiti dai *tenants-poste*, gli antenati dei *maîtres de poste* e si occupavano esclusivamente della posta e dei messaggi del re, ma nel 1506 Luigi XII mise il suo servizio a disposizione di tutti i viaggiatori³³.

come gli alberghi, che dedicano i loro servizi precipuamente all'accoglienza e al pernottamento dei clienti, anche se di solito forniscono anche i pasti; i pub servono principalmente alcol; ristoranti e taverne servono cibi e bevande. In Nord America, l'aspetto dell'alloggio della parola ‘*inn*’ sopravvive in marchi di grandi catene alberghiere come *Holiday Inn*.

³¹ P.A. CIMINO, V. REDAELLI, *Dizionario di Storia Urbana*, 2010, p. 234.

³² A. MACZAK, *Viaggi e viaggiatori nell'Europa moderna*, cit., p. 70.

³³ Nel 1630 Luigi XIII per migliorare il funzionamento delle poste e proteggere i maestri di posta dalla concorrenza sleale di privati stabilì una legislatura apposita. Al 1632 risale la prima edizione della carta delle strade di posta francesi: a questa data sono testimoniate 623 stazioni di posta in tutto il territorio francese; nel 1707 venne pubblicata la prima guida delle poste francesi, con un elenco delle strade e delle stazioni: vi sono indicate le distanze tra le varie stazioni e il prezzo da pagare per ogni maestro di posta. A questa data si

Durante il regno di Luigi XIV, il ministro Jean-Baptiste Colbert cercò di incrementare il settore del commercio attraverso la nascita di nuovi servizi e vie di comunicazione disponibili (dal mare, con la costruzione di nuovi porti, attraverso lo sviluppo di fiumi e canali e la costruzione di nuove viabilità terrestri). Lo sforzo venne continuato nel secolo successivo sotto il regno di Luigi XV: la rete stradale francese venne riparata e aggiornata e furono tracciate nuove strade più adatte alle esigenze del trasporto di merci e persone. Contemporaneamente, gli antichi *relais de poste* vennero gradualmente ampliati con la costruzione di stalle più ampie, per consentire il cambio e la fornitura di cavalli freschi e la realizzazione di camere per il personale delle poste e per l'accoglienza dei viaggiatori³⁴.

Nei primi anni del XIX secolo, sotto il Primo Impero, si contavano in Francia circa millequattrocento *maitre de poste* e circa sedicimila cavalli erano a disposizione dei viaggiatori nelle diverse stazioni³⁵. Nel 1827, sotto Carlo X, i due servizi pubblici la *Poste aux lettres* et la *Poste aux chevaux* vennero ufficialmente separati con la netta distinzione tra uffici per la posta e le strutture destinate al servizio di trasporto con i cavalli. Con la diffusione delle ferrovie, la cui rete si espanse rapidamente sotto il Secondo Impero e la cui velocità superava di gran lunga quella della posta, il sistema dei *relais de poste* subì un veloce e drastico declino, chiudendo definitivamente nel 1873; fu allora che i *maitre de poste* e gli edifici da loro gestiti trovarono nuovo "impiego" e nuova funzione con la trasformazione in locande e alberghi che mantennero nel loro appellativo il termine di *Relais*, *Poste* o *Cheval*.

Dal punto di vista architettonico, il panorama delle stazioni di posta e delle locande francesi era piuttosto variegato: in un paese così vasto, ogni regione presentava uno stile diverso; se molti viaggiatori ne lodavano la cucina, altrettanti ne criticavano l'assenza di gusto nell'arredamento, la mancanza di pulizia e lo stile un po' rustico (**Figure 26-27**). I viaggiatori inglesi erano soliti apprezzare l'ospitalità francese, anche se con qualche critica: nel 1594 Moryson osservava che le camere singole erano rare e che il *bed-fellow*, cioè il compagno di letto, era una regola e che a tavola i servi dei viaggiatori se sedevano insieme con i loro padroni³⁶. Un giudizio più severo, in diretto confronto con le locande inglesi, è offerto da Arthur Young (1788):

"Dopo aver lasciato il nostro Regno e trovandomi nelle numerose locande francesi, direi in genere che queste sono prevalentemente in due cose migliori e in due cose peggiori di quelle

contano in Francia ben ottocento 800 stazioni di posta. La guida venne pubblicata annualmente o biennalmente fino al 1859. Per una bibliografia più approfondita sulla storia del servizio di posta francese, cfr. L. TRENARD, *Poste aux chevaux*, in 'Dictionnaire du Grand-Siècle', sous la direction de François Bluche, Fayard, Parigi 1990, pp. 1237-1238; E. VAILLÉ, *Histoire générale des postes françaises*, 6 volumi, Parigi 1947-1953.

³⁴ Nel 1789, durante la Rivoluzione francese, i maestri di posta persero i loro privilegi. I direttori di circa 1.300 uffici postali che esistevano a quel tempo furono rieletti a suffragio universale. Nel 1791, l'azienda fu eliminata e le stazioni gestite direttamente dallo Stato.

³⁵ A. F. LECOUSTURIER, *Dictionnaire géographique des Postes aux Lettres de tous les Départemens de la République française ; Contenant les noms de toutes les Villes, Communes et principaux Endroits, l'indication des Départemens où ils sont situés et leur distance en kilomètres au plus prochain Bureau de Poste par lequel il faut adresser les lettres ; dans lequel on trouvera Les Préfectures, sous-Préfectures ou Arrondissemens Communaux et les Chef-liens des Cantons ou des Justices de Paix, les Evêchés et Archevêchés, les Tribunaux d'Appel, Criminels, de Première Instance et de Commerce, les Cohortes de la Légion d'honneur, les divisions Militaires, les Arrondissemens Maritimes, les Hôtels des Monnoies, les Conservations Forestières, les Relais de Postes aux chevaux, etc. — Les Productions et le Commerce de chaque lieu, les Manufactures, Fabriques, Usines, Forges, Verreries, Papeteries, Mines Eaux minérales, etc. Présenté au Commissaire du Gouvernement et aux Administrateurs Généraux des Postes aux Lettres*, tre tomi, Imprimerie de Valade, Parigi 1802.

³⁶ F. MORYSON (1566-1614); dopo gli studi di giurisprudenza viaggiò a lungo in vari paesi del continente fino al confine dell'impero ottomano. Le relazioni dei suoi viaggi apparvero con il titolo di *An Itinerary, containing his Ten Years' Travels*, Londra 1617, vol. IV, p. 175; per la citazione cfr. A. MACKZAC, *Viaggi e viaggiatori nell'Europa moderna*, cit., pp. 71-72.

inglesi. Per quanto riguarda il mangiare e il bere, stavamo senza dubbio meglio che andando da Londra verso le montagne scozzesi, però pagavamo il doppio. Se in Inghilterra qualcuno chiedesse tutto ciò che c'è di meglio non badando a spese, allora per il prezzo doppio là vivrebbe meglio”³⁷.

L'autore continuava affermando che anche i letti erano migliori in Francia perché quelli inglesi erano di buona qualità soltanto nelle principali locande: “ In Francia però non ci sono sale da pranzo a sé e le camere comprendono, di solito, due, tre o persino quattro letti. L'arredamento è di cattiva qualità e le pareti imbiancate o con le carte da parati di colori mescolati. I tessuti decorativi sono nidi di tarme e ragni, con il mobilio di queste locande un oste inglese accenderebbe volentieri il fuoco nel camino. Sedie di quercia scomode; cigolio di porte e fischio del vento attraverso le fessure”³⁸.

Ad offrirci una descrizione piuttosto ‘nazionalistica’ della tipica locanda francese è una suggestiva pagina di Victor Hugo (1843):

“Mi piacciono le vecchie locande, le *ostarie*, come dicevano i nostri padri. Dalla diligenza si scendeva per strada, davanti alla porta, e l'oste accoglieva i clienti sorridendo. La prima stanza in cui si entrava era la cucina. Il fuoco divampava nel focolare; la brace imporporava i fornelli; bel vasellame, maioliche azzurrine, grandi piatti di Nevers splendevano qua e là sulla parete scura e affumicata. Un girarrosto gigantesco cigolava davanti al fuoco”³⁹.

2.3 Gli alberghi: archetipi, tipologie, distribuzione e spazialità

Quale è la differenza tra un albergo e una locanda? Secondo Pevsner è una questione di dimensioni, oltre che di servizi offerti: “L'albergo generalmente è più grande della locanda, specialmente per i suoi spazi pubblici: un certo numero di sale pubbliche, e non soltanto una piccola sala per bere, con qualche tavolo su cui mangiare. L'albergo comunque, è una evoluzione della locanda”⁴⁰.

Lo sviluppo dell'organizzazione alberghiera in Europa è stata la conseguenza immediata del progressivo e crescente traffico di viaggiatori nel Continente a partire dai secoli del Medioevo; in corrispondenza delle esigenze e delle caratteristiche di questo traffico, si è venuta creando una specializzazione delle strutture alberghiere con la quale esse si adeguarono lentamente ai bisogni, ai gusti, alle possibilità economiche, alla durata del soggiorno dei viaggiatori. Secondo Piccinato, la prima distinzione da fare nel riconoscimento delle varie tipologie alberghiere è quella che riguarda la natura degli esercizi a seconda del genere di traffico dal quale essi traggono il necessario alimento: “si può fare una suddivisione tra alberghi di transito, di soggiorno, di stagione e di permanenza”⁴¹.

³⁷ A. YOUNG (1741-1820), scrittore e saggista inglese. La sua attività di scrittore è legata soprattutto alle relazioni dei suoi viaggi-inchiesta a cominciare da una serie di viaggi attraverso l'Inghilterra ed il Galles in seguito ai quali pubblicò un resoconto delle sue osservazioni in alcuni libri editi tra il 1768 e il 1770: successivamente effettuò due viaggi in Francia e in Italia da cui scaturì il testo *Travels in France and Italy during the years 1787, 1788 and 1789*; 2 volumi, Londra 1792. Il brano sopra riportato è tradotto da p. 30.

³⁸ Per la traduzione di questo brano, cfr. A. MACKZAC, *Viaggi e viaggiatori*, cit., pp. 72-73.

³⁹ V. HUGO, *Excursions along the Banks of the Rhine*, Londra 1843; citazione tradotta da A. BRILLI, *Quando viaggiare era un'arte*, cit., pp. 143-144.

⁴⁰ N. PEVSNER, *Storia e caratteri degli edifici*, cit., p. 207.

⁴¹ L. PICCINATO, *L'architettura del moderno albergo*, in ‘Rivista di architettura e arti decorative’, IV (1924-25), pp. 201-273.

Essa risponde anche a un criterio di classificazione dal punto di vista storico, caratterizzando tre diversi stadi di adattamento attraverso i quali l'albergo ha seguito i bisogni e le abitudini del pubblico: i primi alberghi furono infatti di puro e semplice 'transito', cioè per ospitare il viaggiatore di passaggio, obbligato a fermarsi in un dato luogo anche per una sola notte⁴². Alcune strutture ricettive si scostarono progressivamente dal carattere dell'albergo di transito in quanto ospitarono clienti con permanenze molto più lunghe: essi sono indicati da Piccinato come alberghi di 'soggiorno'. Nel corso del XIX secolo, l'industria alberghiera fece notevoli progressi soprattutto con il successo di quel turismo che viene definito 'stagionale', cioè con l'abitudine, determinatasi prima nelle classi più facoltose e in seguito anche nelle altre meno ricche, di concedersi, specialmente durante i mesi estivi, un soggiorno al mare o in montagna. Gli alberghi che sorsero in conseguenza di tale movimento, sono stati appunto denominati da Piccinato con il termine 'di stagione'⁴³. In effetti fu proprio nel corso del XIX secolo che lo sviluppo dell'industria alberghiera, per rispondere ai bisogni e ai gusti di viaggiatori sempre più esigenti, trasformò lentamente nello 'spirito' e nella forma antiche strutture per l'accoglienza ereditate dai secoli precedenti e ne arricchì il panorama con nuove architetture all'avanguardia. In questo secolo si vennero creando, architettonicamente, edifici tipici e caratteristici, organizzati nella loro distribuzione interna in modo da servire esattamente alla nuove funzioni richieste: maggiore comfort, sicurezza, esclusività, visibilità. In questo paragrafo, cercheremo di seguire l'evoluzione delle architetture destinate all'accoglienza nel corso dei secoli XVI-XIX.

Secondo Pevsner, dalla fine del XVI secolo agli inizi del XVII in Germania nacquero tre prototipi di architetture per l'accoglienza che, per dimensioni, si discostarono dalle precedenti, che potremmo definire ancora semplici osterie, per la semplicità dei servizi e degli spazi destinati all'accoglienza: il *Ritter* a Heidelberg, la *Deutsches Haus* a Dinselsbul e il *Riese* a Miltenberg⁴⁴. A queste seguirono in Inghilterra, alla fine del XVII secolo, alcune strutture più imponenti delle precedenti: la *White Hart* a Scole, nel Norfolk del 1655 (**Figura 28**), la *Haycock* a Wansford del 1670, la *George Inn* nel quartiere londinese di Southwark, la *Duke's Head* a King's Lynn del 1683-89⁴⁵. Tutte queste locande si caratterizzarono per la semplicità delle forme, lo sviluppo su più livelli, la nascita di camere individuali e non più comuni e una progressiva divisione tra gli spazi dedicati ai viaggiatori e quelli dedicati agli inservienti, la presenza fissa di stalle per i cavalli e rimesse per le carrozze.

La *George Inn* fu aperta in epoca tardo medievale in Borough High Street nel quartiere di Southwark, che si trova sul lato sud del fiume Tamigi, vicino al London Bridge ed è attualmente di proprietà del *National Trust*. È l'unica locanda che ancora sopravvive nel centro di Londra con la sua struttura a

⁴² L'albergo di transito ebbe un grande sviluppo specialmente nelle grandi città e sorse in prevalenza nelle adiacenze di nodi stradali (poi ferroviari) importanti. Secondo Piccinato, "Dapprima gli alberghi di questa categoria furono impiantati trasformando gli edifici già esistenti con lavori più o meno radicali e di conseguenza più o meno adeguati allo scopo che dovevano raggiungere[...]. Gli alberghi di transito, che ora vengono costruiti espressamente, hanno il comune difetto di voler ricavare, anche a scapito delle comodità e dell'igiene, il maggior numero di camere affittabili. Essi possono contare su un movimento medio normale di viaggiatori che trascorrono sovente anche una sola notte nell'albergo; ma devono anche essere in grado di rispondere ai bisogni del pubblico in caso di grande affluenza. Di qui la necessità di disporre di un numero di stanze superiore a quello del fabbisogno normale. Per questa ragione, gli alberghi di transito sono costruiti sfruttando al massimo l'area e la cubatura dell'edificio, senza tenere eccessivo conto dell'opportunità di offrire un alloggio comodo, calcolando soprattutto sulle scarse esigenze che hanno generalmente i viaggiatori di transito".

⁴³ Questi alberghi nacquero dapprima allo scopo di offrire ospitalità durante i mesi estivi, ma un po' alla volta, specialmente col determinarsi dei gusti dei turisti stranieri, sorsero nuovi alberghi in diverse località, specializzati per altre stagioni, come l'invernale in montagna e in riviera, la primaverile e l'autunnale sui laghi, o per stagioni definite 'doppie' (estiva-invernale, per esempio).

⁴⁴ N. PEVSNER, *Storia e caratteri degli edifici*, cit., p. 207.

⁴⁵ IBIDEM.

soppalco: l'edificio venne ricostruito dopo un grave incendio, avvenuto nel 1669, che distrusse la maggior parte dell'area del Southwark di epoca medievale. Il *George* era uno dei tanti famosi alberghi all'epoca di Charles Dickens che vi soggiornò e lo descrisse nel suo *Little Dorrit*. Il piano terra della locanda è frazionato in un certo numero di locali collegati tra loro: il *Parliament Bar* era usato come una sala d'attesa per i passeggeri delle carrozze; il *Middle Bar* era invece una vera sala da caffè, frequentata usualmente da Charles Dickens. Le camere da letto private, ora un ristorante, si trovavano al piano di sopra nella parte soppalcata dell'edificio (**Figura 29**).

A detta di Pevsner, dunque, il primo passo dalla locanda all'albergo fu un esclusivo fatto di dimensioni; ad esso ci sembra lecito aggiungere una migliore distribuzione degli spazi interni e una maggior cura nel rispetto della privacy dei viaggiatori. Sempre secondo Pevsner, il secondo passo decisivo dalla semplice locanda all'albergo nell'accezione odierna si ebbe nel corso del secolo XVIII: i *Drei Mohren* di Augusta, una locanda esistente fin dal 1344, fu ricostruita in modo innovativo da Ignaz Gunzrainer nel 1722, con una facciata composta da undici elementi modulari e con un cortile per le carrozze nella parte posteriore. Sul retro, al primo piano, l'architetto aggiunse una grande sala da ballo (**Figura 30**):

“questo tipo di sala ha un ruolo interessante, poiché specialmente nell'area anglo-americana, l'aggiunta ad una locanda di un luogo per *trattenimenti* spesso rappresenta il primo passo verso l'ampliamento e la trasformazione ad albergo. Abbiamo molti esempi di questo tipo di cui, uno dei più raffinati, è il *Lion* di Shrewsbury dove la sala dei trattenimenti è stata aggiunta intorno al 1775-80. Quaranta anni più tardi (1814-18) la sala dei trattenimenti del *George*, a Lichfield, era parte integrante dell'intera struttura, nella parte centrale del corpo frontale al primo piano. Questo evento segna il passaggio dalla locanda all'albergo”⁴⁶.

In definitiva, tra i principali requisiti nella progressiva diversificazione tra locande e alberghi, oltre alla dimensione dell'edificio, sembra essere la presenza di una serie di servizi aggiunti che riguardano comunione e distinzione sociale, rappresentata dal cosiddetto “luogo dei trattenimenti”. A partire dalla seconda metà del XVIII secolo, gli alberghi ‘specializzati’ muniti di servizi e di luoghi per l'intrattenimento si diffusero in tutta Europa: essi sono nominati con una certa frequenza nelle memorie e nei libri di viaggio, come vedremo meglio nel capitolo successivo: un esempio su tutti, nel 1797, il “Gentleman Magazine” descriveva l'hotel *Dessin* di Calais, considerato allora il più grande d'Europa, definendolo qualcosa di simile a una città, con piazze, strade, giardini, un teatro, negozi, officine e un gran numero di uffici. L'hotel aveva sessanta camere padronali, alcuni appartamenti e venticinque stalle per i cavalli ed era munito di un teatro, negozi e propri operai e, all'interno di esso, si vendevano persino le carrozze⁴⁷.

A partire dagli inizi del XIX secolo, la necessità di creare edifici capaci di rappresentare la vita pubblica, intesa come vita degli affari e culturale ma anche politica, implicò l'utilizzo di un'idea di continuità complessa fra spazio urbano e spazio interno dell'edificio, collegata al movimento, con una individuazione, all'interno dell'albergo, di tutta una serie di funzioni in contatto più o meno diretto con la strada, la piazza, il mondo esterno: ristoranti, spazi per lo spettacolo, centri per riunioni, incontri e feste, spazi per il benessere⁴⁸.

La distinzione sociale conquistata all'interno dell'albergo, sentì così la necessità di manifestarsi anche esternamente.

⁴⁶ IVI, p. 209.

⁴⁷ La descrizione è di A. YOUNG, *Travels in France during the years 1787, 1788, and 1789*, cit., p. 116. Anche Schinkel, in una lettera del 1826, faceva esplicito riferimento al *Dessin*, descrivendolo come “una grande locanda attrezzata alla maniera inglese”; citazione da N. Pevsner, *Storia e caratteri degli edifici*, cit., p. 209.

⁴⁸ G. PELUFFO, *L'hotel: edificio ibrido, città e natura*, cit., pp. 74-84.

Secondo Pevsner, il primo albergo a rispettare completamente il significato attuale del termine venne costruito a Baden Baden: il *Badischer Hof*, originariamente Casa dei Cappuccini, fu trasformato tra il 1807 e il 1809 dall'architetto Friederich Weinbrenner (1766-1826). Agli inizi del XIX secolo Baden-Baden contava poco più di duemila abitanti ed era la residenza estiva del Margravio Carl Friederich di Baden (1738-1811), alleato di Napoleone. La stazione estiva era dedicata alle attività termali e possedeva due sale ufficiali per il gioco d'azzardo. Attento all'importanza del flusso dei forestieri, il Granducato si prodigò per la trasformazione del vecchio complesso conventuale in una sorta di moderno *spa hotel*. L'antico convento includeva la solida chiesa, con l'edificio conventuale su due piani, la cappella localizzata nel cotile d'ingresso, uno stabilimento per i bagni termali nel giardino, una legnaia, la cantina e un ricovero per le carrozze.

Il compito di Weinbrenner fu quello di rimodellare le varie parti del complesso integrandole tra loro con elementi in stile neoclassico: l'antica chiesa fu così riutilizzata come sala da ballo, gioco, musica e conversazione. Il cortile interno del convento, arricchito da diciotto colonne doriche, divenne un ampio spazio luminoso grazie alla copertura in vetri. Sui suoi lati si aprivano le gallerie, corrispondenti ai singoli piani che davano accesso alle 31 camere per gli ospiti. Un nuovo piano venne costruito per alloggiarvi le cucine e i magazzini. Sorsero due nuove costruzioni usate come stalla e stabilimento per i bagni⁴⁹. Nella sua descrizione l'architetto affermava che l'edificio aveva “saloni grandi e piccoli e soprattutto una sala da ballo molto ampia e stupendamente decorata [...], una balconata e un palcoscenico mobile, una grande sala da pranzo di gusto raffinato, circondata da colonne alte 11 metri, con quattro grandi gallerie, a guisa di una basilica paleocristiana, illuminata dal soffitto a vetri, una biblioteca, una sala di lettura, molte sale private, una costruzione per i bagni, stalle e parcheggi per carrozze”⁵⁰ (Figure 31-32).

L'equivalente inglese dell'hotel di Baden Baden fu il *Royal Hotel Assembly Rooms and Theatre* di Plymouth progettato e realizzato da John Foulston tra il 1811 e il 1819: la struttura comprendeva tutto ciò che poteva allietare e rendere comodo il soggiorno: le camere e gli spazi per gli svaghi, quali una sala da ballo, il biliardo, un teatro e anche un *Atheneum*, termine che indicava un circolo letterario e filosofico; l'albergo offriva dunque spazi per la convivialità e la ristorazione con le sale da pranzo (pubbliche e private) senza dimenticare alcune sale riservate alle attività professionali e destinate ai viaggiatori di commercio⁵¹. Il complesso presentava una entrata straordinaria con un portico a otto colonne per l'accesso alle sale per gli intrattenimenti, tra le quali vi era la sala da pranzo lunga 17 metri e, sopra di essa, la sala da ballo di 23, 5 metri. “L'entrata all'albergo vero e proprio era formata da un portico a quattro colonne, situato sull'angolo sinistro. Al primo piano vi erano esclusivamente *suites*, composte da camera da pranzo, salotto e stanza da letto. In tutto l'albergo contava cinquanta camere, le stalle erano ubicate nella parte posteriore con la rimessa per le carrozze”⁵² (Figure 33-34). Il Royal Hotel univa quindi una comoda ospitalità allo svago e ad un'intensa vita sociale aperta alla città⁵³.

La ricerca verso servizi all'avanguardia, la comodità e la migliore razionalizzazione degli spazi, in cui i luoghi di rappresentanza assunsero un ruolo equivalente a quello destinato alle camere, divennero presto un modello da seguire per gli architetti impegnati a progettare altri hotel aperti in Inghilterra

⁴⁹ M. COLBATZKY, *175 years Badhof. 175 years of turbulent hotel history*, 1984, citata da P. GERBALDO, *Alta botellerie e turismo moderno. Percorsi storici, economici e sociali dell'ospitalità europea (XVIII-XX secolo)*, Morlacchi editore, Perugia 2014.

⁵⁰ N. PEVSNER, *Storia e caratteri degli edifici*, cit. pp. 209-210 e note 35-26.

⁵¹ C. DONZEL, *Grand Hotel. L'età d'oro dei Palace*, L'ippocampo, Milano 2010, p. 51.

⁵² N. PEVSNER, *Storia e caratteri degli edifici*, cit. p. 211 e note 40-41.

⁵³ D. WATKIN, V. BOUVET, *Les Hotels Palais*, cit., pp. 14-15.

tra il 1820 e il 1830: il *Regent* a Leamington, il *Royal Victoria* a St. Leonards del 1827, il *Sea hotel* a Worthing 1827, il *Bedford* a Brighton del 1829⁵⁴.

A partire dagli anni Trenta dell'Ottocento, a partire dai modelli sopra riportati, nuove intuizioni si riscontrarono negli alberghi di maggiore lusso per rispondere alle esigenze di privacy e comodità degli ospiti illustri e dei nuovi viaggiatori della società borghese in ascesa: vennero messe a disposizione degli ospiti intere *suites* familiari formate da un minimo di due ad un massimo di cinque ambienti, mentre i servizi igienici cominciarono ad essere situati in ogni appartamento. Così facendo i viaggiatori in sosta all'hotel potevano sistemarsi nei loro appartamenti privati godendo di tutte le comodità: questo avvenne in primo luogo a Parigi, all'hotel *Meurice* (1830)⁵⁵ e al *Bristol*, mentre in Inghilterra si poteva fare affidamento al *Queen's* a Cheltenham (1838) e il *Brown's Hotel* in Dover Street a Londra (1837).

In Italia, il primo albergo moderno 'in grande stile'⁵⁶ fu probabilmente l'hotel *Danieli* di Venezia, creato nel 1822 da Giuseppe Dal Niel – detto Danieli – riadattando in modo scenografico un trecentesco palazzo della famiglia dei Dogi Dandolo⁵⁷ (**figura 35**), ma merita di essere ricordato anche l'hotel *Reichman* di Milano, ricavato in un palazzo gentilizio nei pressi di Porta Romana, dove già nel 1850 ogni stanza poteva disporre di un bagno privato⁵⁸ (**Figura 36**).

Se le aspirazioni dei nuovi ricchi della società industriale stimolarono la comparsa di alberghi di lusso, un altro fattore determinante per lo sviluppo dell'industria alberghiera fu il successo delle

⁵⁴ N. PEVSNER, *Storia e caratteri degli edifici*, cit. p. 211 e note 46-47-48.

⁵⁵ Nel 1840 Thakeray, in visita a Parigi, scrisse: "se non parli una parola di francese, ma ami la comodità, la pulizia delle camere, le colazioni e la servitù di tipo inglese [...] non dar ascolto a certi messi d'albergo, ma, con il tuo migliore accento inglese, grida con fierezza *Meurice*, e subito si farà avanti qualcuno per portarti a Rue de Rivoli" Citazione da N. PEVSNER, *Storia e caratteri degli edifici*, cit., p. 216; l'autore riporta il passo di Mr. Titmarsh in *The Paris Sketch Book*, Londra 1840.

⁵⁶ E. ZANIBONI, *Alberghi italiani e viaggiatori stranieri*, cit., p. 86.

⁵⁷ Il palazzo già nel Quattrocento era usato come "domus civica" per ospitare i personaggi illustri in sosta a Venezia. Nel XVI secolo la proprietà fu divisa tra i membri della famiglia Dandolo e successivamente, nel corso del XVII secolo subentrano i Mocenigo ed i Bernardo, che mantennero vivi lo sfarzo e la mondanità del luogo. Nel 1822 Giuseppe Da Niel prese in affitto il secondo piano del Palazzo Dandolo, trasformandolo in albergo. Solo tre anni più tardi, grazie al grande successo commerciale dell'edificio, fu in grado di acquistarlo. Il Da Niel comprese da subito l'importanza del palazzo, da sempre luogo straordinario di incontri e centro cosmopolita della città, e lo sottopose ad un accurato e radicale restauro senza badare a spese. Vi furono ospiti personaggi famosi tra i quali Goethe, Alfred de Musset, Marcel Proust, Honoré de Balzac, Wagner, John Ruskin, Claude Debussy, George Sand, Charles Dickens, Percy Shelley. Nel 1895 l'hotel cambiò nuovamente proprietario e subì un nuovo restauro, per introdurre tutti quegli accorgimenti moderni che si rendevano necessari per rispondere a viaggiatori sempre più esigenti; venne inoltre annesso all'albergo, e collegato ad esso con un ponte sospeso tra i due primi piani, il palazzo adiacente a Palazzo Dandolo. Proprio in quell'anno venne edito un anonimo libello dal titolo "*A summary history of the Palazzo Dandolo now Royal Hotel Danieli?*" nel quale si affermava: "Although the present proprietors, Messrs. Genovesi, Campi, Bozzi & Co., have spent a veritable fortune this year in restorations and embellishments, so as to render the Hotel Royal Danieli the most comfortable, the most artistic and the most aristocratic hotel in Europe, yet they have in nothing augmented the prices, but have retained those moderate rates which have helped to render the Hotel Danieli so famous".

⁵⁸ L'albergo aveva sede "in un antico palazzo del conte di San Secondo" al Corso di Porta romana di fronte al seicentesco palazzo Annoni, ora noto come palazzo Cicogna del Richini. Alla fine del XVIII secolo il palazzo venne acquistato dal signor Reichmann "ed offerto quale splendida dimora, a tutti coloro che potevano permettersi di spendere l'enorme somma di lire 10 al giorno solo per dormire". R. ZEZZOS, *Alberghi milanesi d'altri tempi*, in "La famiglia meneghina. Rassegna di vita milanese", 1 (1965), p. 28; cfr. G. GERONIMO, *Milano ospitale, 1827-1914. Storia e storie di un secolo degli alberghi milanesi con cartografia storica e nuove tecnologie Web-GIS*, Università di Bologna. Dottorato di ricerca in Storia ed informatica, XX ciclo, p.130. fino alla metà del XIX secolo era considerato il migliore albergo milanese e aveva "eccellente stabilimento con vasti appartamenti; belle camere da letto" (*Guida storico-statistica monumentale dell'Italia*, 11 edizione, Milano, F. Artaria e Figlio, 1857).

ferrovie; in Inghilterra, a partire dal 1840, si iniziò ad associare l'albergo di lusso alla grande stazione ferroviaria: un binomio identificabile con i termini di *hotel terminus* o *palace terminus*⁵⁹. Il primo hotel Terminus di Londra, il Great Western Hotel, fu costruito davanti alla stazione di Paddington tra il 1852 e il 1854 su progetto di Philip Charles Hardwick: esso metteva a disposizione dei suoi ospiti oltre cento camere, con una ventina di *suites* (Figura 37). Assieme alla funzione di accogliere i sempre più numerosi ricchi viaggiatori che si muovevano in treno, l'*hotel terminus* assolve anche quella di dimostrare il prestigio raggiunto dalla città in cui si trovava: nel 1861 presso la Victoria station fu costruito il *Grosvenor hotel* e nel 1873 aprì i battenti il *St. Pancras Hotel* alla stazione omonima, a testimonianza del grandissimo successo del modello nella sola capitale londinese. Contemporaneamente, la rete ferroviaria permise l'accesso in città fino ad allora difficilmente raggiungibili, decretando il successo di nuove mete turistiche, dove furono costruiti moderni alberghi.

Allo stesso tempo, nuovi modelli per le strutture dedicate all'accoglienza si erano intanto diffusi dagli Stati Uniti. Fino alla fine del XVIII secolo, i tratti dell'ospitalità americana non si erano discostati molto dagli standard britannici⁶⁰. Tra il 1794 e il 1796 aprì a New York il *City Hotel*, provvisto di sale per danze e banchetti, composto da 73 camere disposte su cinque piani⁶¹. Se il City Hotel è considerato il primo *Grand Hotel* americano, la nuova linea tracciata dall'industria dell'ospitalità americana si manifestò pochi anni dopo con l'apertura della *Tremont House* di Boston.

La *Tremont House* o *Tremont Hotel*, fu progettata nel 1827 da Isaiah Rogers: fu il primo albergo americano ad essere stato costruito con intenti architettonici monumentali, definito dagli storici un albergo che "fece epoca". Si trattava di un edificio sviluppato su quattro livelli, con facciata in granito in stile neoclassico, situato all'angolo di Tremont e Beacon Street. Vi si accedeva attraverso un portico in stile dorico da cui una rampa di scale conduceva ad una rotonda, coperta da una cupola sorretta da colonne ioniche scanalate, ideata come una moderna *ball* per il ricevimento⁶² (Figure 38-39).

Dalla rotonda centrale si accedeva successivamente in sei ampie sale che, da sinistra verso destra, comprendevano: una sala di lettura, un salotto per i signori, due enormi sale da ricevimento, una sala da pranzo per signore ed infine il salotto per le signore. Alle spalle, un edificio ad L aveva su di un lato la sala da pranzo per duecento persone con enormi colonne ioniche scanalate ed un'abside poco profonda e sull'altro lato nove camere e cinque sale private. L'albergo disponeva in tutto di centosettanta stanze. A questo hotel si annoverano alcune delle più importanti innovazioni tecnologiche dell'offerta alberghiera; in particolare fu il primo hotel con impianto idraulico interno e illuminazione a gas nelle sale pubbliche; ogni camera era dotata di bagni e, per la prima volta, in ognuna il sapone veniva fornito gratuitamente. Lo sfarzo, l'eleganza e la comodità erano percepibili nei vasti saloni comuni e nella grande sala da pranzo dove cuochi europei servivano cucina francese⁶³. La *Tremont House* stabilì lo standard per le sistemazioni di lusso e divenne il modello per molti alberghi costruiti nelle principali città statunitensi ed europee. Ispirato a questo modello, nel 1853 aprì a New York l'Hotel *Saint Nicholas*, caratterizzato da una facciata principale di marmo bianco lunga ben novantadue metri, con una disponibilità di ben ottocento camere.

⁵⁹ C. DONZEL, *Grand hotel. L'età d'oro dei Palace*, cit., p. 51; P. Gerbaldo, *Alta Hotellerie e turismo moderno*, cit., p. 109.

⁶⁰ C. DONZEL, A. GREGORY, M. WALTER, *Palaces et grand hotels d'Amerique du nord*, Flammarion, Parigi 1989, p. 16.

⁶¹ P. GERBALDO, *Alta hotellerie e turismo moderno*, cit., p. 79.

⁶² C. DONZEL, A. GREGORY, M. WALTER, *Palaces et grand hotels d'Amerique du nord*, cit., p. 19.

⁶³ IBIDEM.

A piano terra, nel grande vestibolo con funzione di hall, caratterizzato da una decorazione a stucchi, si apriva un salone riservato esclusivamente agli uomini, una sala di lettura, gli uffici dell'albergo, l'ufficio postale e la zona bar. Al primo piano due sale da pranzo potevano ospitare trecento commensali ciascuna; affianco ad esse vi erano le sale da thè seguite da due saloni per le dame e gli appartamenti destinati ad accogliere le famiglie. Il secondo e il terzo piano avevano altri appartamenti per le famiglie, tutti dotati di bagno privato con acqua calda e fredda, mentre al quarto e al quinto vi erano le camere per alloggiare gli uomini e la servitù degli ospiti. Ad illuminare l'albergo pensavano circa tremila lampade a gas e il riscaldamento centralizzato funzionava tramite un sistema di alimentazione a vapore. La cucina si trovava a piano terra, ma una seconda cucina era posta al primo piano vicina alle sale da pranzo; locali per la panificazione la pasticceria assicuravano pane fresco tutti i giorni. I cavalli avevano il loro ricovero nelle ampie scuderie dell'albergo⁶⁴ (Figura 40).

Gigantismo e tecnologia furono i tratti costanti che caratterizzarono la storia dell' *hotellerie* statunitense: dal riscaldamento centralizzato riscontrato per la prima volta in un hotel di New York nel 1846, alla presenza delle cassette di sicurezza, utilizzate a Boston nel 1848, dal primo ascensore per il trasporto delle persone entrato in funzione nel 1859 all'illuminazione elettrica, a New York, nel 1882⁶⁵; negli hotel americani si riscontrarono quindi tutta una serie di innovazioni architettoniche e tecnologiche che trovarono ben presto campo fertile anche nella vecchia Europa.

A Parigi, la costruzione del *Grand Hotel du Louvre* nel 1855 e del *Grand Hotel* (oggi *Intercontinental Paris-Le Grand*) presso l'Opera nel 1862, furono dei tasselli fondamentali della politica urbanistica di Haussman protesa a ridisegnare il volto di una grande capitale europea: i modelli per la loro realizzazione furono le americane *Tremont House* e il *Saint Nicholas*⁶⁶.

Il *Grand Hôtel du Louvre*, realizzato dall'architetto Alfred Armand (1805-1888), con la collaborazione di Hittorf, Rohault de Fleury e Pellechet su richiesta del barone Haussmann, venne inaugurato in occasione dell'Esposizione Universale di Parigi del 1855. L'edificio, descritto da una guida Baedeker del 1872 come "a huge, palatial edifice, the construction of which cost upwards of 50.000", ebbe molte caratteristiche innovative, tra cui bagni privati nelle camere e due ascensori alimentati a vapore. Alla metà del XIX secolo, fu il più grande hotel d'Europa: contava oltre settecento camere e copriva un'area di 7911 metri quadrati di superficie, con quaranta finestre ad ogni piano affacciate su Rue de Rivoli, una maestosa corte d'onore coperta da una cupola in vetro e una sala da pranzo di 550 metri quadrati. Uno scalone a due rampe portava dal cortile alla sala da pranzo con *table d'hôte*⁶⁷ che spesso ospitava contemporaneamente oltre 300 commensali. L'edificio conteneva anche un ristorante più costoso e una grande sala da biliardo. L'hotel forniva interpreti e guide, era dotato di un ufficio postale, una sala telegrafo e un ufficio di cambio. Al piano terra si sviluppavano lunghe gallerie nelle quali erano ospitati numerosi negozi che affacciavano sul fronte strada (*Grands Magasins du Louvre*)⁶⁸ (Figure 41-42).

⁶⁴ P. GERBALDO, *Alta hotellerie e turismo moderno*, cit., p. 94.

⁶⁵ IVI, p. 89.

⁶⁶ *Du palais au palace. Des grand hotels de voyageurs à Paris au XIX siècle*, Paris-Musées 1998, pp. 13-14: "Les gigantisme des établissements, l'avance considerable dans le confortable et l'organisation des services [...] tells sont les données qui s'offrent à la reflexion des hoteliers francais, conscients de leur retard en ce domaine, apres la realization, à New York, de l'hotel *Saint Nicholas*, qui depasse dans sa conception le *Tremont House* de Boston, considerè pourtant comme l'*hotel-type*".

⁶⁷ Pranzo comune con prezzi fissi e orari stabiliti.

⁶⁸ E. DENBY, *Grand Hotels: Reality and Illusion. An architectural and Social History*, Waanders Publishers, Zwolle 1998, pp. 80-81. La società che possedeva l'edificio e gestiva l'hotel fallì dopo uno scandalo finanziario e venne sciolta il 30 giugno 1872. Nell'agosto del 1875 una nuova società, denominata *Société du Louvre*, acquistò l'intero lotto che ospitava i *Grands Magasins du Louvre* e il *Grand Hotel du Louvre*. Le camere furono

L'edizione del 1861 della guida *Tout Paris en poche* dichiarava: “il Grand hotel du Louvre non è un albergo, ma un palazzo che gli stranieri tengono a visitare come un vero e proprio monumento”⁶⁹.

In questo filone di lusso e di gigantismo, a Parigi, sempre in occasione o in previsione delle Esposizioni Universali, sorsero anche altri alberghi come il già citato *Grand Hotel* nel 1862 e il *Continental* nel 1878.

Su questa scia furono costruiti a Londra il *Grand Hotel Langham* tra il 1863 e 1865, e l'*Hotel Savoy* nel 1889, gestito per un certo periodo da César Ritz⁷⁰. Il *Langham* fu progettato da John Giles e costruito tra il 1863 e il 1865 ad un costo di £ 300.000; fu il più grande e moderno albergo della città, con trecento camere, un centinaio di bagni privati, trentasei *suites* e il primo ascensore idraulico usato in Inghilterra (**Figure 43-44**). Il *Savoy* fu costruito dall'impresario Richard D'Oyly Carte sul modello americano: il complesso offriva settecento camere, con soli settanta bagni, ma dotato di innovazioni tecnologiche stupefacenti: una struttura antincendio in cemento e acciaio, due generatori elettrici, sei ascensori (chiamati allora “camere elevatrici”) e degli “*speaking-tubes*” che permettevano di comunicare a distanza (**Figura 45**).

Le grandi città d'Europa si misero al passo l'una dopo l'altra: ad Amsterdam sorse l'*Hotel Amstel*, inaugurato nel 1867 in presenza di Guglielmo III re dei Paesi Bassi e granduca di Lussemburgo; a Vienna aprì nel 1873 l'*Imperial*, costruito per il duca di Wurtemberg e trasformato in albergo giusto in tempo per l'esposizione Universale di quell'anno e nel 1876 il *Sacher*.

Il Secondo Impero francese trovò la sua rappresentazione conclusiva nell'*Hotel Ritz* (1898): la scelta di collocare l'hotel non più in corrispondenza di una via di comunicazione, ferroviaria o urbana, ma nel pieno centro storico monumentale, a *Place Vendôme*, era il segno della volontà di porsi al di fuori delle mode temporanee e passeggiare, ma anche di voler rappresentare il lusso senza tempo, secondo un'idea moderna di eleganza aristocratica che stava coinvolgendo proprio le dinastie regnanti europee. Questa scelta identitaria si tradusse in un impianto architettonico che riprese in pieno la tradizione degli *hôtel particulier*⁷¹. L'albergo non era allora più ‘vissuto’ come semplice luogo di sosta, ma venne considerato come punto di arrivo di un percorso: l'edificio esprimeva la volontà di identità sociale e di ruolo urbano ben definito, utilizzando l'immagine delle residenze aristocratiche e situandosi in punti nevralgici della città, non soltanto in relazione alle strade o ai servizi di trasporto. Cesar Ritz apportò numerosissime novità nel suo albergo: mise appunto un'illuminazione morbida e indiretta nella sala ristorante e un sistema che permetteva di accendere e spegnere automaticamente le lampade. Quanto ai bagni, Ritz li fece installare in ogni camera, senza dimenticare i cosiddetti “luoghi comodi” comuni. L'albergo divenne un centro mondano della città: così, mentre le camere tendevano a offrire quel lusso e quelle comodità tecnologiche impossibili da avere nella propria casa, i primi e gli ultimi piani dell'albergo offrivano la possibilità di incontrare la

progressivamente trasformate in spazio di vendita al dettaglio e l'hotel venne chiuso definitivamente il 1 novembre 1887. Nel 1888 il nuovo *Hotel du Louvre* aprì sull'altro lato della Place du Palais Royal dove continua ad operare ancora oggi.

⁶⁹ C. DONZEL, *Grand hotel*, cit., p. 53.

⁷⁰ CESAR RITZ (1850-1918), fu un imprenditore svizzero fondatore di molti alberghi, fra i quali l'*Hotel Ritz* di Parigi e l'omonimo di Londra. Era detto “king of hoteliers, and hotelier to kings,” (re degli albergatori e albergatore dei re). Per una accurata biografia sul leggendario personaggio, cfr. A. CHASTONAY, *Cesar Ritz. Life and work*, Brig 1994 e C. ROULET, *Ritz, une histoire plus belle que la légende*, Editions Quai Voltaire, Parigi 1998.

⁷¹ Al Ritz seguirono, con lo stesso carattere aristocratico ed europeo, il *Crillon* (1909) e il *Bristol* (1925), tutti nella stessa area, il triangolo d'oro della continuità tra Francia pre-rivoluzionaria, il Secondo Impero e la Prima Francia Repubblicana.

vita della città, facendo un viaggio al suo interno senza muoversi: l'albergo divenne sempre di più "una città nella città" (**Figura 46**).

Alla fine dell'Ottocento i *Grand Hotel* di lusso erano ormai divenuti il simbolo stesso del turismo elitario riassumendone anche i forti tratti cosmopoliti connessi a questo fenomeno sociale ed economico⁷²; essi, accanto al lusso e all'innovazione, con la loro presenza finirono per determinare, in modo netto e visibile, la qualità dell'ospitalità. Come osservato da Gerbaldo,

"Nei *Grand Hotel* il viaggio di formazione, alla base del *Grand Tour*, si tramutò così in viaggio di iniziazione mondana, amplificando una componente non certo assente dal viaggio settecentesco: quella del viaggio di piacere. Da esperienza formativa unica che permetteva di entrare in contatto con la società delle buone maniere, il viaggio nell'Ottocento ampliò la sua componente più ludica. Il viaggio romantico fu perciò contemplazione dei paesaggi e dei luoghi storici per una ricerca più di sensazioni che di formazione: un viaggio di piacere che nelle forme ricercate dell'ospitalità avrebbe trovato uno dei suoi tratti principali"⁷³.

In Italia, diversamente da altri paesi europei, anche le strutture più esclusive nate nel primo trentennio dell'Ottocento non furono costruite ex-novo, ma si inserirono in tessuti urbanistici complessi e già storicizzati che adattarono alcuni dei loro edifici residenziali al servizio di ricettività ed accoglienza a pagamento. Non è quindi possibile parlare di una standardizzazione dell'offerta ricettiva italiana, così come era successo in altri grandi paesi europei come la Francia e l'Inghilterra e negli Stati Uniti d'America; la nostra penisola si adattò con lentezza ai nuovi standard di comfort e servizi che un'architettura riservata all'accoglienza doveva presentare.

2.4 La nascita del turismo moderno e le città dell'ozio

La pratica del *Grand Tour* nel corso del XVII e del XVIII secolo rappresentò una tappa del percorso di vita degli aristocratici europei e soprattutto inglesi, ma non era considerata una modalità di impiego del tempo libero che si trascorreva in campagna, nelle proprietà private dei nobili, alle quali si accedeva solo su invito e dove ci si dedicava soprattutto alla caccia e ai ricevimenti⁷⁴. Ancora nel XVII secolo non esistevano luoghi specifici dedicati all'ozio o al *loisir*:

"la separazione spaziale del tempo libero dal tempo di lavoro, e quindi l'invenzione delle città delle vacanze comincerà in Inghilterra dalla seconda metà del Seicento. Questo passaggio dalle ville private di campagna allo spazio urbano potrebbe essere indicato come il momento di svolta in cui collocare la nascita del turismo moderno, cioè un modo di impiegare il tempo libero che richiede la presenza di strutture professionali per ricevere e intrattenere gli ospiti"⁷⁵.

Il primo esempio di turismo inteso nell'accezione moderna fu quello termale, che nacque in gran Bretagna verso la fine del Seicento e conobbe il suo sviluppo maggiore tra la seconda metà del

⁷² P. BATTILANI, *Des grand hotels aux entreprises familiales: la transition vers le tourisme de masse dans les pays de la méditerranée*, in "Enterprises et histoire", n. 47, 2007, pp. 26-43.

⁷³ P. GERBALDO, *Dal grand tour al grand hotel*, cit., pp. 185-186.

⁷⁴ R. PORTER, *Gli inglesi e il tempo libero*, in A. CORBIN (a cura di), *L'invenzione del tempo libero 1850-1980*, Laterza, Roma-Bari 1996.

⁷⁵ P. BATTILANI, *Vacanze di pochi*, cit., p. 90.

Settecento e l'inizio dell'Ottocento. Gli stabilimenti termali non rappresentavano certo una novità, dal momento che l'usanza di *'passare le acque'* risaliva almeno agli antichi romani, a cui si deve la diffusione della pratica in tutto l'Impero, comprendente l'Europa continentale e la gran Bretagna; quello che cambiò in questo periodo fu la concezione delle strutture termali come luogo di svago e di divertimento⁷⁶.

Condannate dal cristianesimo, le pratiche dei bagni decadde come fenomeno sociale spiccatamente urbano, ma sopravvissero in luoghi giudicati sconvenienti, come i postriboli e tra i ceti più bassi della popolazione. Dopo alcuni secoli di declino, nel basso medioevo, le cure termali ritornarono in auge in diverse aree italiane ed europee; infatti tra XIV e XV secolo si verificò una generale rifioritura del rito termale, tanto da spingere alcuni storici del medioevo a parlare di vera e propria moda⁷⁷: “progressivamente le stazioni termali, uscite dall'ostracismo del primo cristianesimo, ritornarono a far parte delle pratiche sociali lecite, ma con una funzione completamente trasformata rispetto all'epoca romana: non più luoghi di piacere e di ritrovo, ma luoghi per la terapia, nei quali i ritmi di vita erano scanditi dalle prescrizioni mediche”⁷⁸. In questo periodo, la rinascita della pratica del termalismo è ben documentata per l'Italia centrale, dove nuovi insediamenti si svilupparono attorno alle fonti curative: in Toscana riscossero un notevole successo i Bagni di Lucca, quelli di Pisa, quelli di Montecatini nel pistoiese e di Petriolo nel senese; in Emilia Romagna, Porretta era tra le mete più rinomate, seguita da Bagno di Romagna; nel Lazio, la meta più ambita era Viterbo. Poiché la moda si diffuse parallelamente al rifiorire dei Comuni e delle città, essa vide fra i protagonisti proprio le amministrazioni comunali che si impegnarono nella costruzione di strutture ricettive e nell'ampliamento di quelle di servizio dei bagni; così successe ad esempio a Petriolo, dove si sviluppò un intero villaggio con tanto di palazzo comunale, chiesa, alberghi e abitazioni⁷⁹.

Come sottolineato da Battilani, la rinascita urbana delle terme italiane durò circa due secoli: “i centri termali italiani del Tre e Quattrocento anticiparono le città d'acqua inglesi senza però farsi portatrici

⁷⁶ Ivi, p. 91.

⁷⁷ G. CHERUBINI, *Terme e società nell'Italia centro settentrionale (secoli XIII-XV)*, in C.D. FONSECA (a cura di), *La città termale e il suo territorio*, Congedo editore, Milano 1986, p. 21.

⁷⁸ P. BATTILANI, *Vacanze di pochi*, cit., p. 61.

⁷⁹ M. TULIANI, *Osti, avventori, malandrini: Alberghi, locande e taverne a Siena e nel suo contado tra Trecento e Quattrocento*, Siena 1994. Alla metà del XV secolo sono documentati a Petriolo numerosi alberghi: Paolo di Benvenuto da Siena era proprietario di un albergo nel castello dal 1418 al 1426; Jacopo di Ambrogio Spannocchi aveva una albergo nel castello dal 1438 al 1458; Mino Bargagli possedeva l'albergo di Marciano nel 1446; Tommaso di Pecora deteneva un altro albergo nel 1468. Il vescovo di Grosseto Giovanni di Bartolomeo dei Pecci insieme a Carlo di Giunghino e Jacobo di Marco di Siena, proprietari nel 1418 di un albergo alle terme di Petriolo, stipulavano un contratto di affitto molto interessante. Da un inventario delle masserizie contenute nel locale, sappiamo che le camere destinate agli ospiti erano perlomeno undici e che esisteva un'ampia cucina alla quale probabilmente era adiacente un grande refettorio dove mangiare e sostavano gli avventori. Nel lussuoso albergo di Petriolo quattro camere avevano all'interno due soli letti, in altre quattro stanze ce n'erano tre, mentre nelle restanti tre ne erano stati messi quattro. Dal documento dell'albergo di Petriolo sappiamo che ogni stanza offriva la possibilità di dormire in “lettieri munite di coperte bianche e virgate oppure rosse di panno lino, coltri delle stesse tinte, capezzali e guanciali con fodere di color albo virgato” (Archivio Arcivescovile di Siena, nota dei cancellieri della curia 4420, cc. 140-141v, 145v- 148v).

La parabola del successo delle terme di Petriolo si esaurì circa un secolo dopo: “Il castello di Petriolo continuò ad avere in epoca successiva una qualche importanza, tanto che Ferdinando II de' Medici, nel 1648 lo eresse in Marchesato e ne investì Ferdinando Cospì. Più tardi fu travolto dall'abbandono e a poco alla volta divenne deserto e cadde in rovina. Non cessò per questo il concorso abbastanza numeroso de' bagnanti che attratti dalla fama dell'efficacia di queste acque sfidavano la mancanza di comodità anche più elementari e la tristezza del luogo squallido e deserto. Ora al bagno di Petriolo è un piccolo albergo con diverse camere annesse e vari locali dove sono delle grandi vasche per immersioni”. Cfr. G. CAROCCI, *Bagni e Villeggiature in Toscana, guida storico-artistica-commerciale*, Firenze, Galletti e Cocci tipografi editori, seconda edizione 1900, pp. 173-174.

di quel modello di specializzazione turistica, di città dei divertimenti che si affermerà solamente dopo la rivoluzione industriale⁸⁰”. Numerose testimonianze tramandano una persistenza del rito termale tra Quattrocento e Cinquecento in Francia, Svizzera e Boemia, senza però che nessuna località si trasformasse in una meta di rinomanza internazionale. In Svizzera la località più famosa divenne Baden, già conosciuta dai romani, che qui costituirono un ospedale militare: essa conservò per molto tempo un grande prestigio dal momento che sia Poggio Bracciolini, che vi soggiornò nel 1416, che Montaigne nel 1581, notarono una grande affluenza di bagnanti. Così Montaigne:

“Ci sono due o tre bagni pubblici scoperti ma non ne fa uso che la povera gente. Gli altri numerosissimi, sono racchiusi nelle case e divisi e scompartiti in molte piccole celle private, chiuse e coperte che danno in affitto assieme alle camere. Queste celle sono le più comode e meglio attrezzate che si possano immaginare e per ogni bagno vi giungono dei condotti d’acqua calda. Gli alberghi sono grandiosi: in quello dove noi prendemmo alloggio si son viste in un giorno trecento bocche da nutrire [...] contava diciassette sale da pranzo e undici cucine e uno vicino al nostro aveva cinquanta camere ammobiliate”⁸¹.

Anche in Francia le cure termali avevano riacquisito prestigio e alcune località erano diventate particolarmente rinomate come Plombière, anch’essa descritta da Montaigne nel 1581⁸². In Gran Bretagna l’efficacia delle acque curative era attribuita al potere divino, per cui molte di queste stazioni termali erano considerate anche luoghi di culto; dal 1534, anno della riforma anglicana di Enrico VIII, venne vietato l’utilizzo di tutte le fonti di acqua minerale in quanto espressione del culto cattolico. Alla fine del Cinquecento il divieto venne rimosso e la Corona si impegnò in una lunga opera di promozione delle fonti termali nazionali: fu allora che si svilupparono centri termali come Buxton, Bath e Bristol Hotwell. La nascita di nuove località termali nel mondo anglosassone continuò anche nel secolo successivo, tanto che dalle tre stazioni sopra nominate della fine del Cinquecento si passò a tredici nel 1640 e a sessanta nel 1699⁸³. Bath divenne la città termale più famosa d’Inghilterra: nel 1569 il dottor Turnes scrisse il primo trattato medico sulle proprietà terapeutiche delle sue acque e, negli stessi anni, il conte di Pembroke introdusse parte della nobiltà inglese, tra cui la regina, a questa nuova moda. In questa prima fase di sviluppo del termalismo, l’elemento medico-curativo della pratica restava predominante: mancavano ancora a Bath non solo i servizi ricreativi, ma anche le fondamentali strutture igienico-sanitarie come le fognature e le strutture ricettive. Stesso discorso vale per tutte le altre strutture termali del continente europeo nelle quali le motivazioni di tipo terapeutico predominarono almeno per tutto il XVII secolo. Quando Montaigne arrivò in Italia tra il 1580 e il 1581 affetto da una fastidiosa calcolosi renale, visitando molte stazioni termali, trovò una situazione di diffuso abbandono delle strutture: le prime fonti in Italia visitate da Montaigne furono quelle venete, partendo da Abano, san Pietro e Battaglia:

“Abano è un paesello quasi ai piedi delle montagne. Sopra di esso tre o quattrocento passi, c’è un luogo elevato e petroso e questa altura ha molte sorgenti d’acqua calda e bollente che sgorga dalla roccia[...]i malati vi trovano due o tre casette piuttosto mal attrezzate, nelle quali dei canaletti portano queste acque per fornirne ai bagni al coperto [...] da Abano ci portammo a San Pietro, una contrada di pascoli e praterie piena anch’essa dei vapori di quest’acqua calde [...] due o tre misere casucce all’intorno accolgono i malati; ma a dire il vero tutto ciò è quanto mai rozzo e io non sarei del parere di mandarvi i miei amici [...] giungemmo per dormire a battaglia, piccolo villaggio sul canal di Frassine [...] siti a cinquecento passi di là ci sono i bagni:

⁸⁰ P. BATTILANI, *Vacanze di pochi*, cit., p. 186.

⁸¹ M. DE MONTAIGNE, *Viaggio in Italia*, cit., p. 12.

⁸² Ivi, pp. 15- 21.

⁸³ P. HEMBRY, *The English Spa, 1560-1815. A Social History*, Athlone Press, London 1990, p. 32.

non c'è altro che una casa con dieci o dodici stanze. [...] tutti questi bagni non offrono grandi comodità, tranne la vicinanza con Venezia: tutto è grossolano e squallido”⁸⁴.

Anche in Toscana la situazione non era delle migliori: ai bagni di San Giuliano Montaigne trovò un “loco ermo: cattivo alloggio. Sono queste acque abbandonate: e chi se ne serve ci va la mattina di Pisa a quattro miglia, e torna a casa”⁸⁵, mentre a Bagno Vignoni non poté far altro che annotare che “in questo loco ci sono una dozzina di casette poco comode e disgustose. Non pare altro che una pidocchieria”⁸⁶.

I bagni di Viterbo, all'epoca ancora molto rinomati, si presentavano agli occhi di Montaigne piuttosto modesti: “non c'è che un alloggio, sinceramente comodo, discosto da Viterbo d'un miglio e mezzo. Ci sono tre o quattro bagni di diversi effetti di più loco per le docce”⁸⁷.

La stazione termale ritenuta superiore alle altre e descritta con dovizia di particolari da Montaigne è quella di Bagni di Lucca:

“Il sito dove si trova il bagno è poco pianeggiante e vi sorgono trenta o quaranta case assai ben attrezzate per tal servizio: belle camere, tutte disimpegnate e libere per chi così voglia, ciascuna con un gabinetto, un'entrata che la collega con quella contigua e un'altra che la rende indipendente. Prima di concludere le visitai tutte e poi scelsi la più bella [...]”⁸⁸.

Montaigne si intrattenne diverse settimane a Bagni di Lucca, sia per completare la sua cura sia perché il soggiorno era piacevole e si trovava vicino a città degne di interesse come Pisa e Lucca. Tuttavia, secondo Montaigne, Baden superava tutti per la magnificenza e la comodità degli stabilimenti termali e la qualità dell'alloggio, mentre nelle località francesi si faceva vita meno regolata⁸⁹.

Il progressivo mutamento che interessò il turismo, destinato nell'arco di due secoli ad assumere i connotati di un fenomeno di massa, introdusse proprio nel Settecento, a Bath, città termale inglese, “il primo esempio di una località interamente dedicata alle attività turistiche, prima sfruttando la presenza delle terme per un turismo di cura di tipo tradizionale e poi diventando un centro di svago e per il *loisir*, con luoghi specializzati nell'intrattenimento dei turisti”⁹⁰.

In pochi anni, da semplice meta ambita a scopo curativo, la città si era caricata di una nuova funzione: soddisfare il bisogno di ozio. Seguendo questo modello, le cosiddette città dell'ozio, magnifiche e perfette realtà urbane, furono pensate e costruite per dare una risposta ai desideri crescenti di riposo, svago, *status* sociale espressi da turisti sempre più esigenti. Le località termali si sostituirono così alla campagna mettendo a disposizione di corti, aristocratici, ricchi borghesi e loro imitatori, non più dei luoghi solitari ed ameni, ma delle vere e proprie città pensate per il divertimento:

⁸⁴ M. DE MONTAIGNE, *Viaggio in Italia*, cit., pp. 117-120; la stessa zona era stata visitata anche da N. Audebert pochi anni prima (1574), che aveva redatto alcune note sullo stato degli alloggiamenti: “in questo luogo, ci sono parecchie case e locande dove si può alloggiare, nelle cui camere c'è in basso un lavabo per farci passare un ruscelletto di quest'acqua tiepida nella quantità desiderata; vi facemmo il bagno aspettando la cena e lo rifacemmo verso la mezzanotte. Le acque sono molto più calde la notte e più sane”; N. AUDEBERT, *Voyage d'Italie 1574-1578*, 2 volumi, a cura di A. Olivero, Roma 1981, vol. I, p. 207.

⁸⁵ M. DE MONTAIGNE, *Viaggio in Italia*, cit. p. 172.

⁸⁶ *Ivi*, p. 202.

⁸⁷ *Ivi*, p. 253.

⁸⁸ *Ivi*, p. 271

⁸⁹ *IBIDEM*.

⁹⁰ P. CORVO, *I mondi nella valigia. Introduzione alla sociologia del turismo*, Vita e Pensiero, Milano 2003, p. 27.

“si trattava di vere e proprie fabbriche del *loisir*, fatte di sogni più o meno artificiali, spazi di festa e trasgressione, incentrate su un monoprodotto, attrazione, terme mare, più divertimenti, destinate ad accogliere potenziali lavoratori impegnati in una serie di attività produttive necessarie per accontentare la domanda dei turisti messisi in marcia per raggiungerle. Innovazione e sviluppo urbanistico, crescita demografica, imprese, contribuirono quindi ad organizzare il sistema urbano secondo uno schema spaziale-territoriale che, perfezionato nelle prime stazioni balneari, come Brighton, si diffonderà poi nell'Europa continentale⁹¹.

La grande innovazione promossa dal mondo anglosassone fu quindi quella di trasformare centri di cura (termali) in città del *loisir*, cioè in luoghi specializzati nel ricevere e far divertire i turisti.

“Così quando l'industria termale raggiunse l'apice del suo sviluppo, venne ad aggiungersi all'insediamento originario una nuova città costruita per rispondere al bisogno senza precedenti di strutture ricettive e di intrattenimento specializzate. La principale caratteristica di queste nuove città fu che esse vennero costruite predisponendo intere zone per il tempo libero e per lo svolgimento di ogni sorta di attività sociale [...] ampi marciapiedi, passeggiate [...] nuovi hotel con ampie sale da pranzo, salottini per la conversazione, saloni per le feste [...]. Luoghi di incontro pubblici e strutture per i divertimenti vennero a far parte di queste nuove città⁹²”.

Secondo lo storico Hembry, tre ‘elementi’ architettonici e paesaggistici segnarono la trasformazione dei luoghi di cura a centri di villeggiatura: la costituzione di un “parco” termale, ovvero la costruzione di stabilimenti termali all'interno di grandi giardini; la diffusione di strutture ricreative come teatri, saloni da ballo, sale da gioco e la realizzazione di grandi strutture ricettive.

Anche in questo caso quindi, come nello sviluppo delle architetture per l'accoglienza, alle esigenze di privacy e di comodità si andarono ad aggiungere quelle strutture destinate alla sociabilità e necessarie alla distinzione sociale. Come sottolineato dall'economista Battilani, “la città termale inglese che nel corso del Settecento guidò la transizione dalla cura allo svago per la classe aristocratica e rappresentò un modello sia per le altre località sia per i centri balneari del secolo successivo, fu appunto Bath⁹³. Le ragioni del successo di Bath sono da ricercarsi anzitutto nella sua felice posizione geografica, situata nelle immediate vicinanze di Londra, ma abbastanza defilata da poter conservare il suo carattere di esclusività, nell'offerta di molti luoghi destinati unicamente allo svago e nella creazione di negozi e attività commerciali esclusive. A modellare urbanisticamente la nuova città inventata per accogliere la mondanità elitaria furono gli architetti John senior (1704-1754) e John junior (1728-1782) Wood. Il tutto fu reso ancora più esclusivo dalla felice ed assidua presenza nella cittadina dell'alta società dell'epoca: il progetto fu realizzato grazie a lungimiranti investimenti pubblici e privati che fecero della cittadina inglese una località vivace e alla moda senza alcun connotato di tipo terapeutico⁹⁴. Bath fu così una città teatro, miscuglio di distinzione sociale e di spazi verdi atti a rigenerare: strade, piazze, giardini furono il palcoscenico sul quale andava in scena lo spettacolo di una società dell'ozio e della sua sociabilità⁹⁵ (**Figura 47**). Nel 1797 Johanna Shopenhauer affermava che l'intera città di Bath era da considerare “un immenso *hotel garni*”⁹⁶.

⁹¹ P. GERBALDO, *Davanti a un mondo nuovo. Teoria. Luoghi. Viaggi*, Morlacchi Editore, Perugia 2007, pp. 63-64.

⁹² P. HEMBRY, *The English Spa*, cit., pp. 95-96.

⁹³ P. BATTILANI, *Vacanze di pochi*, cit., p. 90.

⁹⁴ “Le persone passano a centinaia per Bath senza preoccuparsi né delle acque né dei bagni, ma solamente di divertirsi in buona compagnia” citazione di un villeggiante inglese riportata da M. BOYER, *Il turismo, dal Grand Tour ai viaggi organizzati*, cit.

⁹⁵ M. BOYER, *Histoire générale du tourisme. Du XVI au XIX siècle*, L'Harmattan, Parigi 2005, p. 69.

⁹⁶ La citazione è proposta da N. PEVSNER, *Storia e caratteri degli edifici*, cit., p. 212; cfr. J. SCHOPENAUER, *Reise durch England und Schottland*, cit. “*Garni*” è detto di albergo che offre solo servizio di pernottamento e prima

In effetti il riposo, la mondanità, il gioco, il bisogno di sociabilità si posero a fondamento per l'invenzione di un luogo turistico. "Il successo delle località termali inglesi risultò perciò il frutto del bisogno di un luogo dove esibire, rafforzare, ma anche raggiungere, una immagine sociale che richiedeva [...] un consistente investimento economico"⁹⁷.

Sull'onda dell'esempio inglese, il termalismo divenne una moda generalizzata in tutto il continente europeo; principi e aristocratici si fecero patroni dello sviluppo di numerose località, basti pensare al lavoro svolto dagli Asburgo Lorena per la realizzazione, in Toscana, dei Bagni di Pisa (1742) e di Montecatini (1771) e, nell'Europa settentrionale, di Bad Godesberg (dal 1780), Baden (1790), Franzesbad (1793).

Il centro più famoso dell'Europa continentale divenne Spa, che in questo secolo si dotò di numerose strutture per i divertimenti e vide la realizzazione di due importanti edifici, la *Redoute* e la *Waux-hall*, con ambienti destinati ad ospitare sale da gioco, da ballo e un teatro. La città, costruita a immagine e somiglianza di Bath sia dal punto di vista architettonico sia per quanto riguarda l'organizzazione degli svaghi, raggiunse la massima notorietà soltanto dopo la nascita del regno del Belgio (1831), quando divenne il luogo di ritrovo delle famiglie reali e il centro mondano più famoso d'Europa⁹⁸.

Una nuova attenzione verso i centri di cura si ebbe in Italia soltanto a partire dalla metà del Settecento, sui modelli che nel secolo precedente si erano già affermati in Gran Bretagna e nell'Europa continentale; il ritardo dell'Italia nell'affermazione di tali modelli è da ricercare nella struttura economica e sociale del nostro paese, che da un lato contrasse gli investimenti verso attività urbane e dall'altro modificò i modelli del tempo libero e dell'attività turistica. La lunga tradizione del 'termalismo' italiano non contribuì dunque a produrre un modello originale; il nostro paese si trovò, a partire dalla seconda metà del Settecento, a inseguire modalità di fruizione del tempo libero e della villeggiatura termale che si erano da tempo affermate all'estero.

Secondo l'economista Leonardi, è possibile individuare un itinerario comune nella realizzazione dei 'nuovi' centri termali mitteleuropei: una fase iniziale caratterizzata dall'impegno dei medici locali nella pubblicità delle proprietà curative delle acque in concomitanza con il patrocinio di qualche principe o nobile che, con la sua presenza, portava prestigio alla località assicurando l'arrivo di una clientela selezionata⁹⁹. A questa prima fase di attrazione, seguiva l'investimento di operatori economici locali che realizzavano le prime strutture ricettive e di divertimento capaci di creare una nuova città dell'ozio¹⁰⁰.

Il declino dei centri termali si affiancò al rapido sviluppo di un nuovo modo di fare turismo, quello balneare che si affermò prematuramente in Gran Bretagna tra il 1755 e il 1780. A decretare il successo di questa pratica, fu la spinta decisiva data dalla medicina: molti medici infatti consigliavano di andare alla ricerca delle virtù terapeutiche insite in un mare nordico, freddo, dove fosse possibile effettuare brevi immersioni in acque gelide. Se nei centri termali la vita turistica si

colazione. La parabola del successo di Bath si consumò nel giro di un secolo. Con l'inizio del XIX secolo, essa lentamente ritornò ad essere una semplice città di cura, caratterizzata dallo splendore degli stabilimenti termali e dei palazzi dall'architettura classicheggiante. Il suo declino fu legato al passaggio delle mode: anche altre città termali seguirono una parabola simile perché soppiantate dalla nuova moda della villeggiatura al mare.

⁹⁷ P. GERBALDO, *Davanti a un mondo nuovo*, cit., p. 94.

⁹⁸ P. BATTILANI, *Vacanze di pochi*, cit., p. 98.

⁹⁹ Così avvenne proprio in Toscana dove la dinastia dei Lorena aveva valorizzato l'impegno delle acque termali a fini terapeutici, sollecitando gli studi di Antonio Cocchi sui Bagni di Pisa (1750) e quelli di Alessandro Bicchierai su Montecatini (1788).

¹⁰⁰ A. LEONARDI, *L'importanza economica dei Kurorte nello sviluppo del turismo austriaco*, in P. PRODI e A. WANDRUSZKA (a cura di), *Il luogo di cura nel tramonto della monarchia d'Asburgo*, Il Mulino, Bologna 1996, pp. 182-184.

sviluppara nei dintorni dello stabilimento con le acque curative, nelle città balneari l'attrazione principale era rappresentata dal *Kursaal*, costruzione concepita in prossimità della spiaggia con gli stessi criteri dello stabilimento termale. Come già avvenuto per le città termali, furono l'aristocrazia e le famiglie reali a decretare il successo della pratica balneare. Per la buona società britannica, in fuga dall'ormai troppo affollata Bath, c'era bisogno di un nuovo luogo mondano di accoglienza: questo luogo fu Brighton, che divenne meta privilegiata per i suoi bagni freddi fin dalla seconda metà del XVIII secolo. A consacrare il successo della cittadina furono ancora una volta i membri della famiglia reale, guidati dal fratello di re Giorgio III, il duca di Gloucester che, arrivato a Brighton nel 1780, vi soggiornò per quarantacinque anni (**Figura 48**).

Dalle terme alle stazioni balneari oceaniche, l'elemento di distinzione sociale giocò così, ancora una volta, un ruolo decisivo¹⁰¹. La prima fase della diffusione dei centri balneari vide la nascita di Doberan (1794) sul mar Baltico, Nordenery (1797) sul mare del nord che divenne il centro più alla moda di tutta l'area tedesca. Anche nei territori tedeschi la creazione delle località balneari venne preceduta dalla diffusione dei dettami medici sul ruolo dell'acqua fredda e dell'aria di mare per la cura di numerose malattie. Questi luoghi di soggiorno furono il frutto di una pianificazione ben precisa che organizzò e localizzò la costruzione delle attività terapeutiche e ricreative sotto l'egida delle autorità e delle famiglie reali, riproducendo fedelmente il modello di Brighton: tuttavia le località balneari dell'Europa continentale non raggiunsero mai la dimensione e la capacità di attrazione di quelle inglesi e conservarono una dimensione locale o regionale, pur creando un sistema composto da centri esclusivi destinati all'aristocrazia e da ritrovi più popolari preferiti dal ceto medio. Le coste settentrionali francesi vennero interessate dal movimento turistico solo all'inizio dell'Ottocento, con il completamento di Dieppe sullo stretto della Manica nel 1822; fu proprio qui che per prima la duchessa di Berry lanciò la moda dei bagni di mare anche per l'aristocrazia francese; le personalità del bel mondo la seguirono e si fecero costruire delle ville dove trasferire il loro stile di vita. Nell'Europa continentale, Dieppe precorse i tempi sviluppando, anche grazie alla sua relativa distanza da Parigi, un turismo stanziale legato alla nobiltà e all'alta borghesia. Il *bel mondo*, gli artisti, i *dandy*, giunsero sulla costa contribuendo alla fama di luoghi che prima di allora non rappresentavano altro se non luoghi di cura e non di certo mondani. In queste nuove mete di attrazione turistica aprirono i battenti monumentali alberghi nati esclusivamente per la villeggiatura; nel 1864, per iniziativa del duca di Morny, a Deauville aprì il *Grand hotel*; quattro anni dopo nella vicina Trouville aprì i battenti l'*hotel des Roches Noires*¹⁰² (**Figura 49**). Più che per il fasto e per le dimensioni, questi edifici impressionano per la bellezza, spesso eccezionale, della loro posizione. La villeggiatura, soprattutto quella in riva al mare, illustra meglio di altre mode, il progressivo passaggio dal palazzo principesco al *palace* alberghiero.

La cittadina di Cabourg si adeguò velocemente alle nuove mode e alle esigenze dei gusti dei villeggianti: all'*hotel du Casino* costruito nel 1855 e ben presto giudicato troppo piccolo, seguì nello stesso anno l'*hotel de la Plage*, ormai considerato fuori moda quando nel 1907 venne sostituito dal *Grand hotel* e descritto da Marcel Proust che si recò lì tutte le estati fino al 1914¹⁰³.

¹⁰¹ M. BOYER, *Histoire*, cit., pp. 74-75.

¹⁰² Costruito nel 1868 da Alphonse Nicolas Crepinet, questo immenso stabilimento fu denominato il "re della costa normanna". Monet lo rappresentò in una bella giornata di sole del 1870. Cfr. C. Donzel, *Grand Hotel*, cit., p. 56.

¹⁰³ M. PROUST, *La strada di Swann*, primo volume dell'opera *Alla ricerca del tempo perduto*, terza sezione, *Nomi di paesi: il Nome*, 1913: "Tra le camere di cui più spesso rievocavo l'immagine nelle mie notti insonni, nessuna era più dissimile dalle camere di Combray, cosparsa d'un'atmosfera granulosa, pollinizzata, commestibile e devota, di quelle del *Grand Hotel de la Plage*, a Balbec, i cui muri riverniciati contenevano, come le pareti levigate d'una piscina dove l'acqua turchineggi, un'aria pura, azzurrina e salina. Il tappezziere bavarese che era stato incaricato dell'arredamento di quell'albergo aveva variato la decorazione delle stanze; e in quella toccata

Nel 1854 a Biarritz Napoleone III e l'imperatrice Eugenia fecero costruire la loro residenza estiva: la *ville Eugenie*. Vi si recarono in villeggiatura per 16 anni, assicurando il successo della nuova stazione balneare; dopo la morte dell'imperatore, Eugenia vendette il palazzo che fu trasformato nel 1894 nell'hotel *du Palais*.

Alla luce di quanto detto, almeno sino alla prima metà dell'Ottocento tutti i centri balneari più esclusivi si trovavano sul mare del Nord, sul Baltico o sulle coste dell'Atlantico. Solo successivamente la moda dei 'bagni' si spostò anche nell'area mediterranea con modalità e tempistiche diverse: il modello turistico adottato dalle prime località del Mediterraneo riprodusse lo stesso modello di Brighton. La prima stazione turistica marina sulla costa azzurra fu la Sète: la cittadina si offrì per il turismo invernale e accolse gli aristocratici inglesi che erano venuti a svernare: le rondini o gli *hivernants*, come erano chiamati all'epoca. La stagione durava otto mesi, dal primo ottobre al primo giugno: le località del Mediterraneo proposero un completamento al soggiorno al mare nei paesi freddi, ampliando la proposta anche nei mesi invernali. L'epoca d'oro del Mediterraneo iniziò nella seconda metà dell'Ottocento: Cannes, Nizza, Montecarlo, Sanremo divennero le mete invernali più famose tra gli aristocratici, europei ed americani: ben presto si delineò una *élite* internazionale in cerca di svago nelle località balneari, che si caratterizzava per lunghi soggiorni e la richiesta di strutture ricettive e ricreative di alto livello.

Affianco al fenomeno del termalismo e della balneoterapia, nel mondo della villeggiatura la Svizzera occupò fin dalla prima metà del XIX secolo un posto particolare: lo splendore dei suoi paesaggi montani e lacustri e le sue sorgenti termali indussero molto presto alla creazione di alberghi rinomati: a Zurigo il *Baur en Ville* nacque nel 1838; il *Baur au lac* nel 1844; il *Grand hotel des Trois Couronnes* di Vevey risale al 1843; lo *Schweizerhof* di Lucerna nel 1845. In questi prodigiosi stabilimenti la clientela, soprattutto inglese, veniva a cercare cure e riposo; nacque ben presto la moda dell'alta montagna che indusse i viaggiatori a precipitarsi verso le vette svizzere dove sorsero nuovi alberghi. Ciò che distinse il successo di queste 'stazioni' non era da ricercarsi solamente nella *location* degli stessi, ma anche nel 'modo di fare' svizzero, ovvero uno sforzo particolare e precoce di far sentire gli ospiti come 'a casa propria' offrendo servizi di qualità uniti ad alto comfort e igiene.

A conferma di ciò, è interessante notare come il primo vero trattato di tecnica alberghiera, *Das Hotelwesen der Gegenwart* (1847), fu opera di un architetto svizzero, Edouard Guyer, che esortava i futuri albergatori a studiare attentamente il comportamento dei loro clienti. Soprattutto gli stranieri dovevano essere oggetto di particolari cure, dal momento che temevano sempre di essere imbrogliati; l'architetto analizzava nei minimi dettagli l'architettura-albergo, precisando che i gusti dei clienti differivano a seconda delle proprie origini. "Gli Inglesi e i tedeschi badavano di più alla sostanza e alla praticità delle forme piuttosto che alla ricchezza degli accessori e al lusso sfrenato; i francesi e gli americani di solito preferivano la pomposità dell'immagine e si lasciano sedurre dall'esteriorità".

Concludendo, come già evidenziato da numerosi studi sociali ed economici, la nascita e lo sviluppo delle città turistiche furono la conseguenza di due importanti trasformazioni che in Gran Bretagna avvennero prima che altrove: l'urbanizzazione dei luoghi destinati al tempo libero e la formazione

a me aveva disposto lungo i muri, su tre lati, degli scaffali bassi, con vetrine di cristallo, nelle quali, a seconda di com'erano situate, e in un effetto che egli non aveva previsto, si rifletteva questa o quella parte del mutevole quadro del mare, svolgendo una teoria di marine chiare, interrotte soltanto da montanti di mogano. Sicché tutta la stanza aveva l'aria di uno di quei dormitori modello che si suol presentare nelle esposizioni di mobili *modern style*, dove sono adorni d'opere d'arte che si è supposto possano rallegrare gli occhi di chi vi dormirà, e alle quali si sono dati dei soggetti in rapporto col genere del luogo dove l'abitazione verrà a trovarsi".

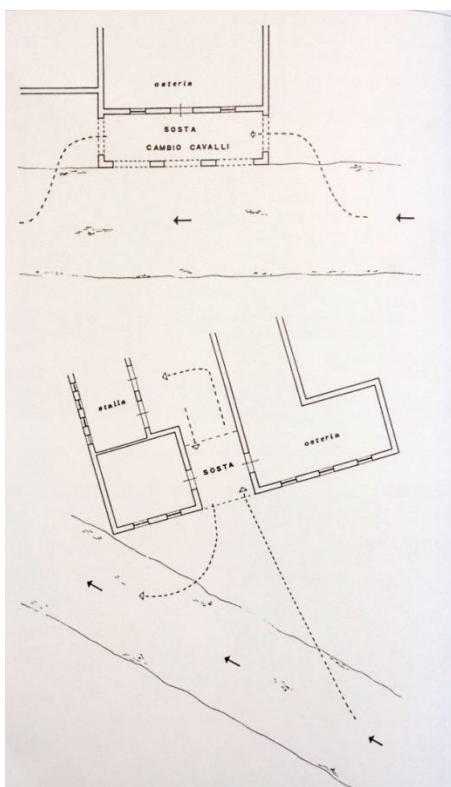
di un ceto borghese numeroso e ricco¹⁰⁴. E' indiscutibile quindi il primato inglese nella creazione del turismo moderno, sia che si consideri la moda del *Grand Tour* o che si faccia riferimento alle città dell'ozio e della villeggiatura; gli inglesi riconobbero per primi la funzione educativa dei viaggi e lo utilizzarono come modalità di formazione dei propri giovani. Il *Grand Tour* trovava la sua origine in una precisa proposta culturale, ma ben presto il desiderio di conoscere passò in secondo piano sostituito da altre motivazioni. Proprio agli inizi del Settecento la Gran Bretagna aveva conquistato il primato economico europeo e fu a partire da allora che il *Grand Tour* assunse lentamente i connotati di un viaggio di piacere in cui i viaggiatori si trasformarono ben presto da studenti in collezionisti di oggetti d'arte. Proprio in questo periodo si ebbe anche un altro cambiamento delle abitudini sociali degli inglesi e nacquero le cosiddette *città dell'ozio*. Già precursori della moda del *Grand Tour*, furono ancora una volta gli aristocratici, la classe sociale che faceva dell'ozio un elemento di distinzione, a decretarne la nascita e il primo sviluppo. Sulla loro scia arrivò ben presto l'alta borghesia e poi il ceto medio, alla ricerca di svago, ma soprattutto di riconoscimento sociale.

¹⁰⁴ P. BATILANI, *Vacanze di pochi*, cit., p. 106: "In altre parole, gli inglesi iniziarono prima di altri a consumare servizi turistici perché adottarono uno stile di vita che portava a separare nettamente non solo il tempo di lavoro da quello dell'ozio, ma anche i luoghi del lavoro da quelli del tempo libero. L'altra conseguenza del precoce sviluppo economico fu la formazione di un ceto borghese sufficientemente ricco e numeroso da generare e sostenere un livello di domanda turistica che rendesse conveniente l'investimento in tale settore".

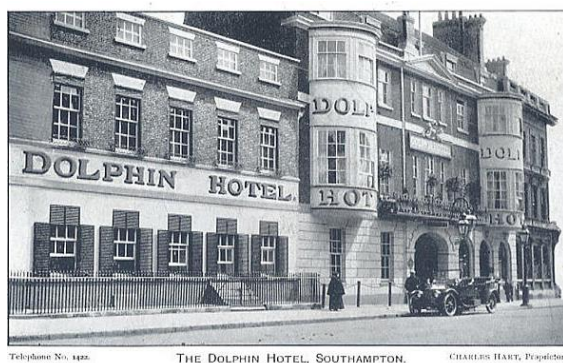
Tavole



19. H. Bürkel, *Bettleranfall an italienischer Poststation* ("attacco" di mendicanti in una stazione di posta italiana), 1850 ca.



20. Piante delle stazioni di posta di Marocco e Preganziol e immagini degli edifici tratti da R. Merotto, *La via d'Augusta ... per la via di Bassano*, cit., p. 17



21. Il *Dolphin hotel* di Southampton in una foto dei primi anni del Novecento e oggi; al centro l'antico accesso per le carrozze



22. *The Old Crown Coaching Inn* a Faringdon, Oxfordshire; prospetto principale e cortile interno



23. C. Cooper Henderson, *The Olden Time from Fores Coaching Recollections*, XIX secolo, *Bridgeman Art Library*, Private Collection, The British Sporting Art Trust



24. J. Steen, *Peasants before an Inn*, 1653, *Museum of Arts*, Toledo



25. D. Teniers il Giovane, *Two Men playing Cards in the Kitchen of an Inn* (1635-40), *National Gallery*, Londra



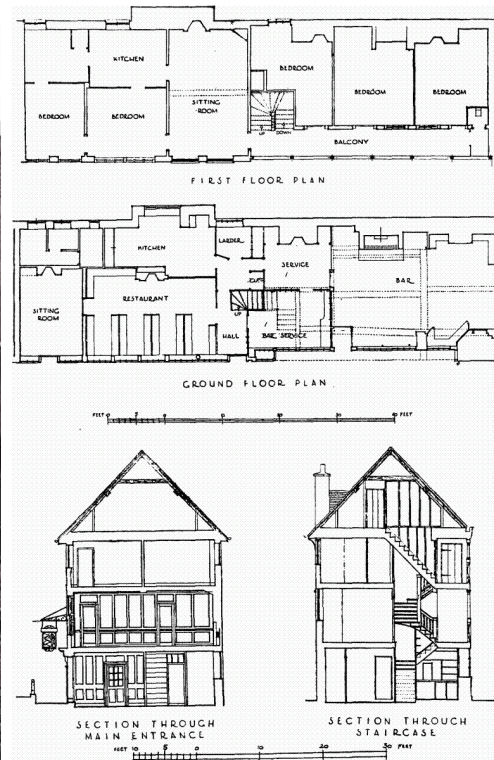
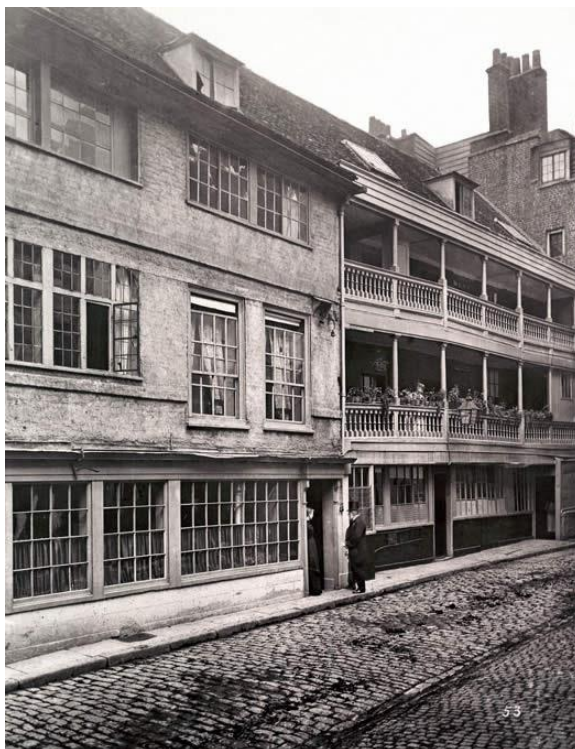
26. W. Bunburry, *The kitchen of a French Post-house; La cuisine de la poste*, 1771, immagine tratta da D. Astengo, *In carrozza verso l'Italia*, cit., n. 46



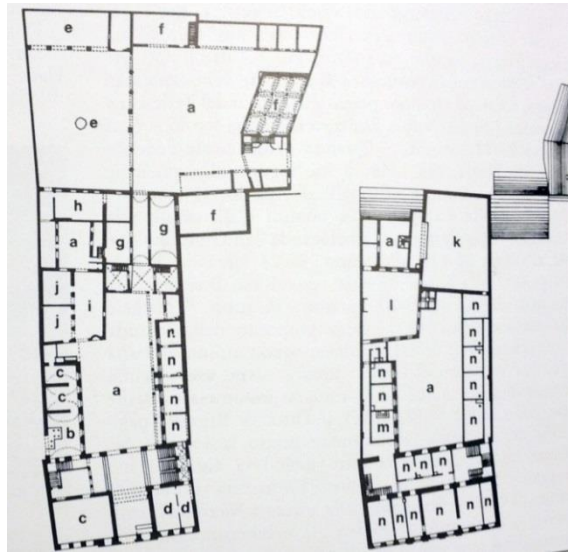
27. W. Bunburry, J. Bretherton, *A tour to foreign parts*, 1799, l'incisione mostra l'arrivo di un giovane rampollo con il suo precettore in una stazione di posta francese; immagine tratta da D. Astengo, *In carrozza verso l'Italia*, cit., n. 47



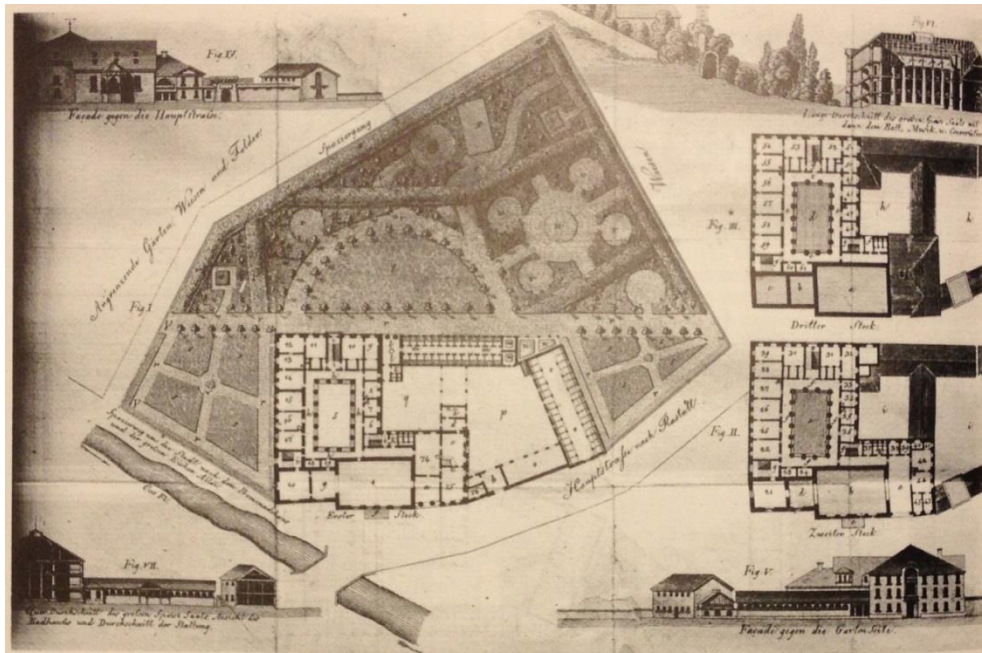
28. *White Hart Inn*, Scole, Norfolk. L'insegna in una incisione di inizio XIX secolo e l'edificio della locanda in una immagine attuale; immagini tratte da E. Denby, *Grand hotels*, cit., p. 19



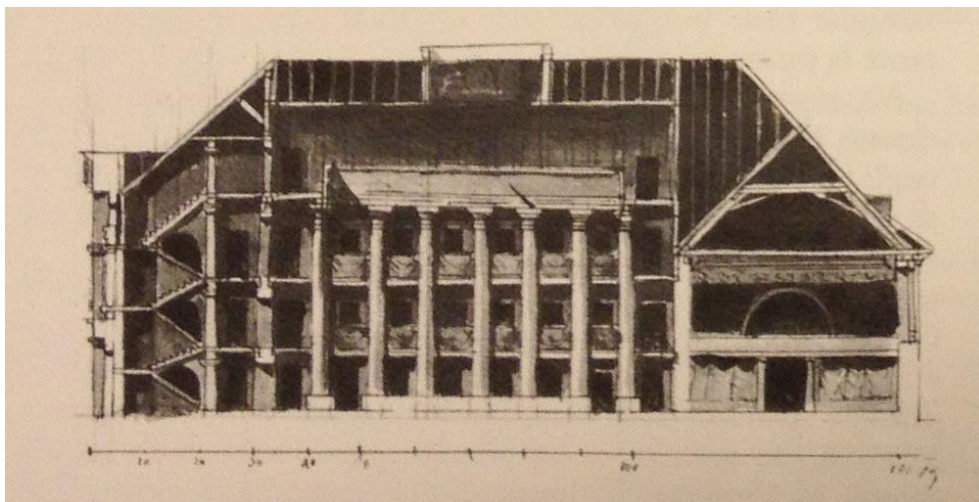
29. La *George Inn* in una immagine dei primi del Novecento e pianta e sezioni dell'edificio prima degli ultimi interventi di restauro



30. Hotel *Drei Mohren*, Augusta, fotografia del prospetto principale e pianta, da N. Pevsner, *Storia e caratteri degli edifici*, cit., p. 207



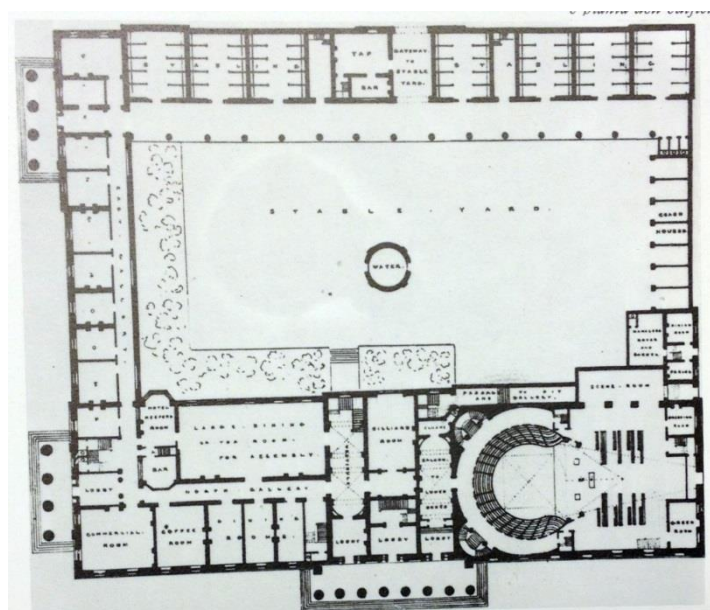
31. Baden-Baden, *Badisher Hof* convento trasformato in albergo; progetto di F. Weinbrenner, 1807-09; pianta pubblicata da N. Pevsner, *Storia e caratteri degli edifici*, cit., p. 210



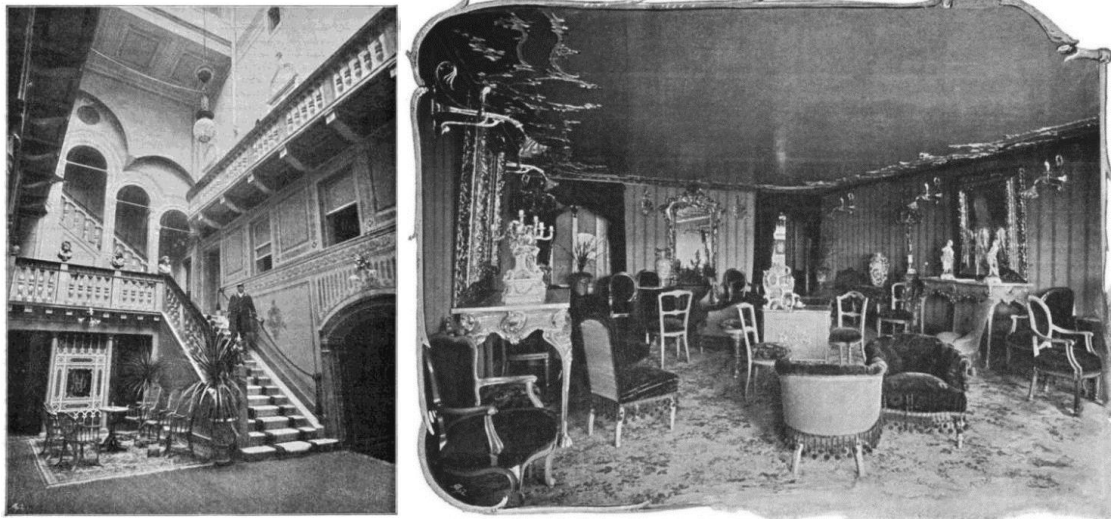
32. *Baden-Baden, Badisher Hof* convento trasformato in albergo; progetto di F. Weinbrenner, 1807-09; particolare della sezione del salone della sala da ballo e da pranzo; pubblicata da N. Pevsner, *Storia e caratteri degli edifici*, cit., p. 210



33. *Royal Hotel e Athenaeum, Plymouth*, veduta dell'edificio; progetto di J. Foulston, 1811-19



34. *Royal Hotel e Athenaeum, Plymouth*, pianta dell'edificio; progetto di J. Foulston, 1811-19



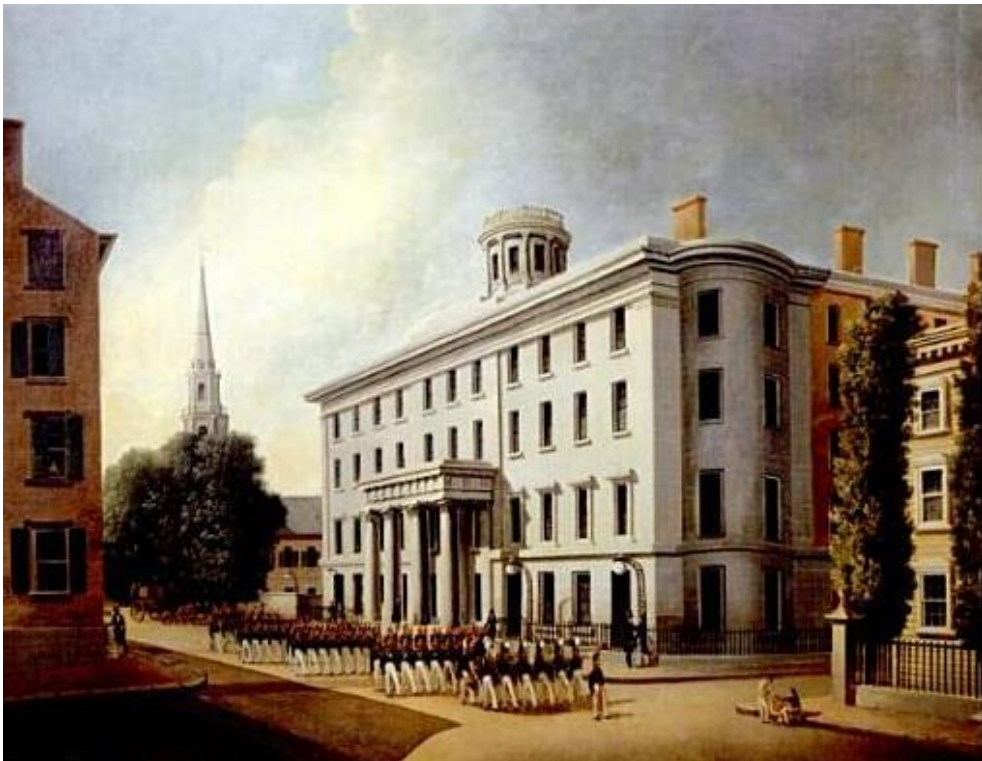
35. Hotel *Danieli*, Venezia: *Atrium* e scale all'ingresso e sala di lettura , fine XIX secolo



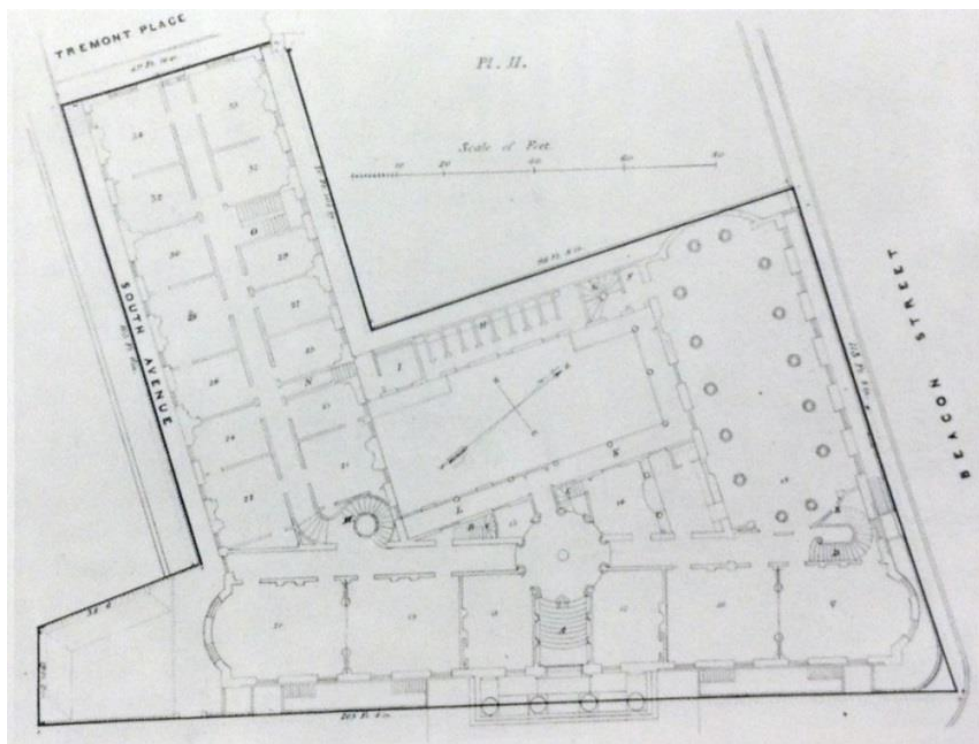
36. Hotel *Reichmann* in palazzo Acerbi, Corso di Porta Romana, 1880 circa, Milano



37. *Great Western Hotel Paddington Architecture London*, in 'The Illustrated London News', 1852



38. J. Bennett, *Tremont House*, Boston 1830



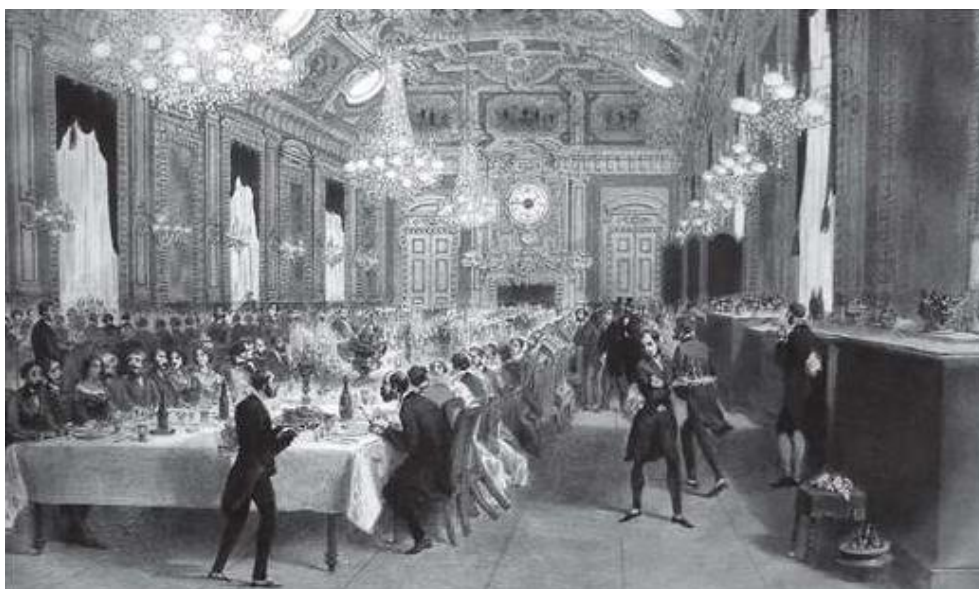
39. I. Rogers, *Tremont House*, Boston, pianta dell'albergo.



40. *St. Nicholas Hotel*, Brodway, New York 1853



41. *Grand Hotel et magasins du Louvre*, Parigi 1877, Domaine public Gravure BNF

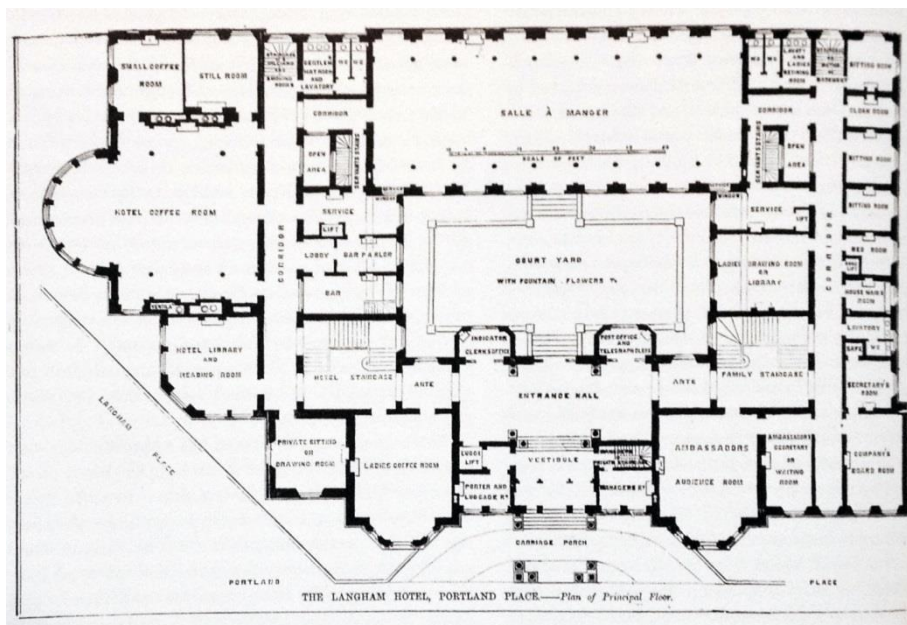


42. Sala da pranzo del *Grand Hôtel du Louvre*, Parigi 1870

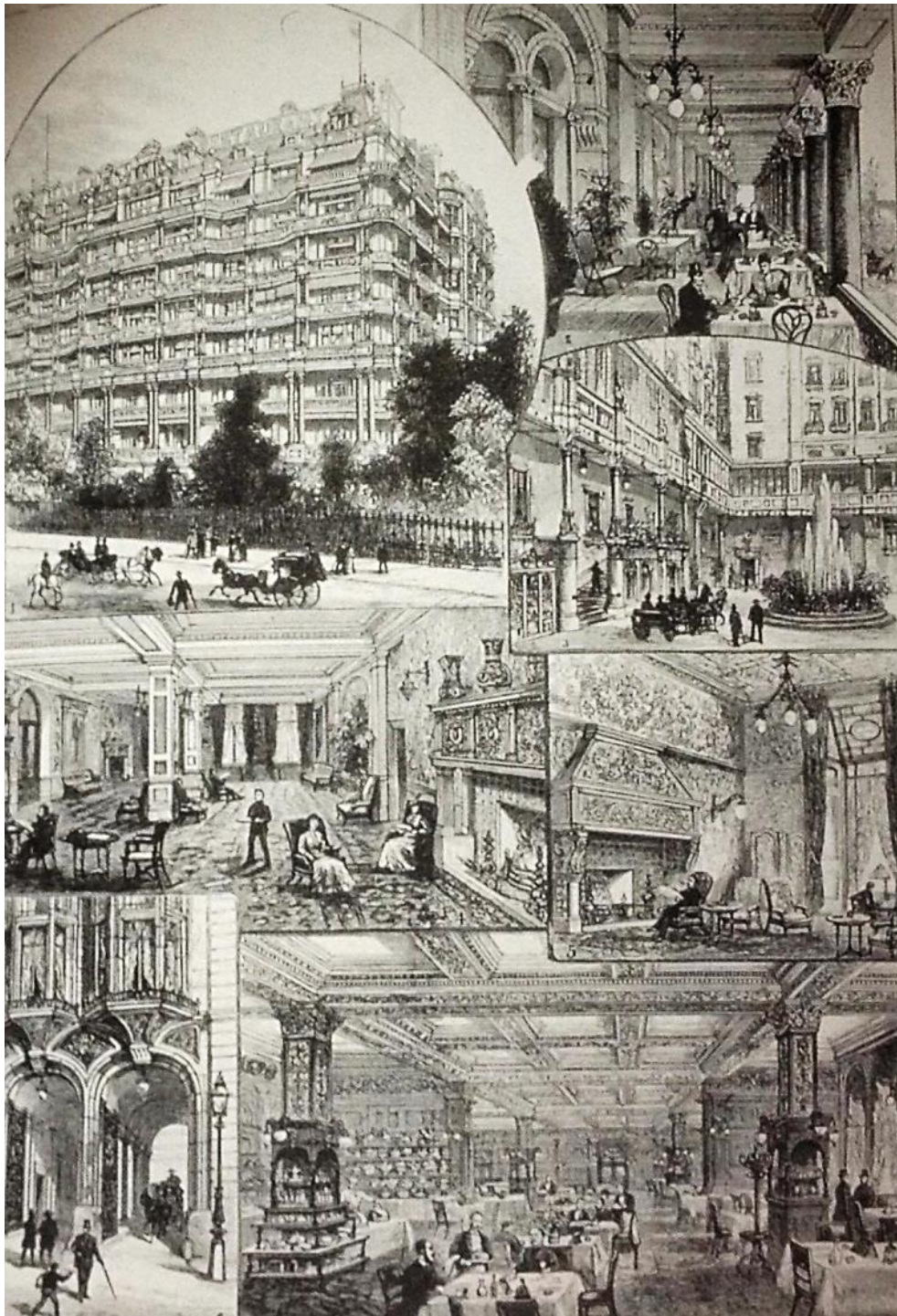


THE LANGHAM HOTEL, PORTLAND-PLACE.

43. The *Langham* hotel , Portland Place, 'The Illustrated London News', 8 luglio 1865



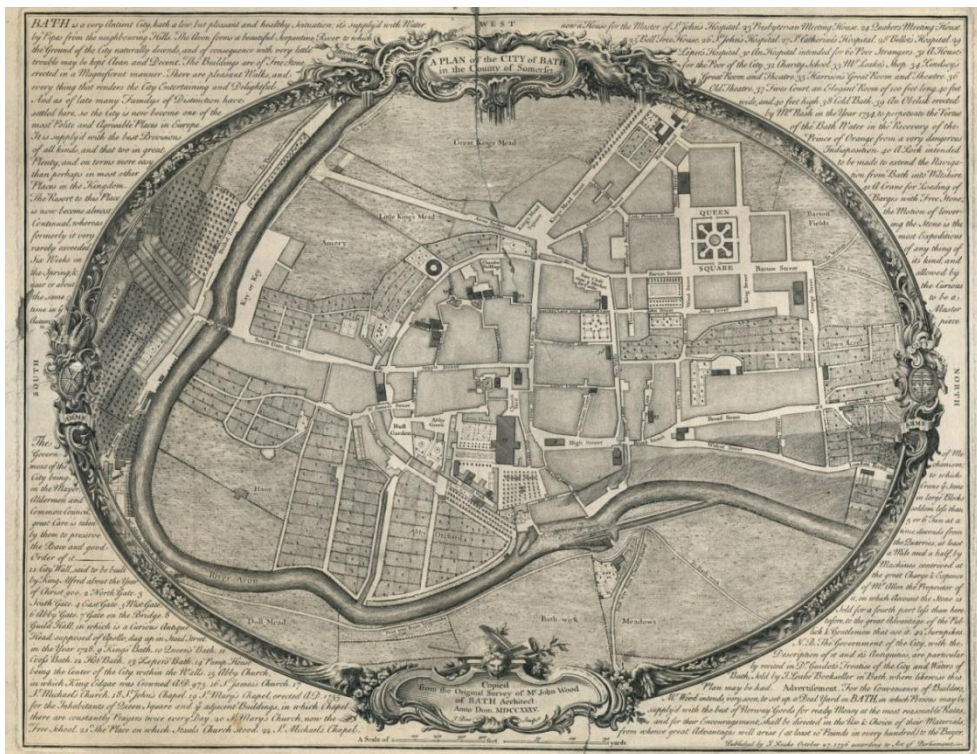
44. The *Langham* hotel , Portland Place, *Plan of Principal Floor*



45. The *Savoy hotel*, Portland Place, 'The Illustrated London News', 29 ottobre 1889



46. *Hotel Ritz, Parigi, place Vendome, prospetto nord (Immagine da Google Street View)*



47. *A Plan of the City of Bath copied from a Survey of Mr. John Wood of Bath Architect, Anno Dom MDCCXXXV, © Bath Central Library Collection*



48. F.W. Woledge, *Brighton, The Front and the Chain Pier Seen in the Distance*, 1840, *Paul Mellon Collection*, Yale Center for British Art, Yale University, New Haven, Connecticut



49. Claude Monet, *L'hotel des Roches Noires*, 1870, *Musée d'Orsay*, Paris

CAPITOLO 3

Impressioni sull'ospitalità italiana

Le fonti 'letterarie' dei resoconti di viaggio e delle guide possono essere proficuamente utilizzate per studi di storia dell'architettura, relativamente alle infrastrutture legate all'accoglienza e alle comunicazioni. Affianco alle descrizioni delle città visitate, appaiono contestualmente nelle memorie di viaggio dei *touristes* gli implacabili giudizi e testimonianze sulle architetture per l'accoglienza italiane: sono state proprio queste descrizioni le fonti primigenie da cui si è sviluppata la ricerca successiva.

Come osservato da Maczack, dalla lettura dei resoconti di viaggio emerge che "lo stato delle locande, accanto a quello delle vie, è la base principale per giudicare il paese visitato, così come i contatti con l'oste e con la sua servitù determineranno per lungo tempo la tonalità dei colori dell'immagine della popolazione locale, creatasi nella memoria del viaggiatore"¹.

I giudizi dei viaggiatori sulle varie forme di strutture ricettive che incontravano durante il loro viaggio in Italia furono contrastanti: in linea di massima però, a detta dei più, nelle città maggiori era sempre possibile trovare sistemazioni confortevoli, mentre nelle piccole il livello qualitativo si abbassava notevolmente².

Nei manuali di viaggio redatti tra i secoli XVIII-XIX vi erano sempre paragrafi appositamente dedicati ai consigli per la scelta dell'alloggio ed alle regole da tenere presenti durante il soggiorno. Ad esempio, in una pubblicazione del 1789 intitolata *Il viaggiatore moderno ossia la vera guida per chi viaggia*, vi era la raccomandazione di consegnare tutto il proprio bagaglio all'oste che ne avrebbe avuto la responsabilità, di spendere solo per il necessario mostrandosi casomai piuttosto modesti, di evitare il gioco delle carte con gli altri ospiti, di non dare ordini perentori al personale, di essere sobrio nel bere e di non dare relazione agli individui sospetti che facilmente si potevano incontrare, curandosi infine di tenere ben nascosti in camera eventuali oggetti di valore³. A tal proposito, è doveroso ricordare che lo stesso Winkelmann fu ucciso nella 'Locanda Grande' di Trieste da un conoscente occasionale a cui aveva mostrato le medaglie d'oro e d'argento ricevute in dono dal cancelliere Kaunitz e da Maria Teresa d'Austria.

La regola più comune in generale in Italia prevedeva, alla sera, onde evitare eventuali ripensamenti degli osti, il pagamento di una quota prestabilita a persona con letto buono e lenzuola pulite e una inferiore per i servi⁴. L'indigenza e lo squallore delle locande stradali fu motivo di numerose rimostanze da parte di numerosi viaggiatori che lamentavano generalmente le camere gelide, i letti umidi, la scarsità di candele, i soffitti coperti di ragni, l'assalto delle cimici, pulci o pidocchi, il latte e il burro introvabili. Queste lamentele si diffusero talmente tanto da divenire dei veri e propri *leitmotiven* che ritroviamo in moltissime descrizioni di viaggio dei *touristes* delle nazionalità più disparate e che rimasero perlopiù invariate nell'arco di tre secoli.

Fin dalla fine del XVI secolo Moryson annotava che i letti delle locande erano duri e sospettati di favorire il contagio di malattie veneree, per cui il viaggiatore avrebbe dovuto coricarsi indossando sempre una specie di 'pigiamà'⁵. Tra i servizi offerti dagli alloggiamenti italiani era consuetudine

¹ A. MACZACK, *Viaggi e Viaggiatori nell'Europa moderna*, cit., p. 48

² P. BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti*, cit., p. 319.

³ *Il viaggiatore moderno ossia la vera guida per chi viaggia*, cit., p. 8.

⁴ *IVI*, p. 245

⁵ F. MORYSON, *An Itinerary*, cit., vol II, pp. 331-332; per la traduzione del testo, cfr. A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit. p. 168.

anche quella di fornire agli avventori il ‘letto *guernito*’, ossia incluso di tutto, compresa una piacevole compagnia⁶.

Tra i tanti a lamentarsi sulla qualità e sul servizio del servizio ricettivo italiano fu anche Misson (1688) il quale annotava che, per rimediare ai pessimi alloggi sulle strade italiane, era consigliabile portarsi appresso un lettuccio smontabile completo di tutto, o almeno procurarsi lenzuola e coperte proprie per salvaguardare la propria salute. È sempre Misson a ricordarci che nelle locande, per mancanza di serrature e chiavistelli, le porte delle singole camere restavano sempre aperte, per questo consigliava di munirsi di una serratura universale⁷.

In generale, le testimonianze dei viaggiatori lamentavano per lo più la mancanza di camere individuali, riportando di finestre senza vetri in stanze senza camini, porte senza chiavi, letti sporchi ma spruzzati d'acqua (e dunque umidi) per far credere che fossero freschi di bucato, condizioni igieniche generali precarie, assenza di latrine⁸. Samuel Sharp (1765) si lamentava di dover sopportare sotto gli occhi e sotto il naso, per tutta la notte, ciò che sarebbe stato opportuno “rimuovere e consegnare all'oblio”⁹.

3.1 La sosta sulle strade del nord e del centro Italia

Dalle impressioni dei viaggiatori in arrivo in Italia attraverso le Alpi si evince che anche nel nord della nostra penisola le ‘condizioni’ delle strutture ricettive sulle maggiori viabilità e nelle vicinanze delle città non erano certo degne di lode: i viaggiatori provenienti dal Brennero solitamente percorrevano la via dritta lungo l’Adige e la tappa di sosta consueta era Borghetto, situata subito prima di Verona, i cui alloggiamenti erano generalmente descritti sfavorevolmente¹⁰. Stremati dalle fatiche del viaggio, gli stranieri in arrivo nel nostro paese cercavano qui gli agi e i comfort a cui erano abituati nei loro luoghi di origine, rimanendo spesso delusi, scoraggiati e disorientati. Già a partire dalla fine del XVI secolo, Montaigne, nella sua sosta in una locanda di Rovereto, rimpiangeva la pulizia tedesca:

“Quanto al dormire, ritrovammo qua le nostre usanze, però avemmo a lamentare la mancanza, non soltanto della pulizia nelle camere e dei mobili e dei vetri di Germana, ma pure delle stufe, con le quali il signor De Montaigne si trovava meglio che non coi caminetti”¹¹.

Il viaggiatore francese, inoltre, rimpiangeva anche quei piumini che usano in Germania come coperte:

⁶ A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 168.

⁷ F.M. MISSON, *Nouveau voyage d'Italie*, cit., vol. III, p. 247: “Bisogna sempre portare con se un marchingeo di ferro con il quale chiudere la porta dal di dentro. Non è difficile idearne e farsene costruire dal magnano diversi tipi”. Più di un secolo dopo, nel 1833, Marianna Starke continuava a consigliare ai viaggiatori di “munirsi di una serratura da camera, un congegno che non è difficile trovare nelle mesticherie e che si può montare a qualsiasi porta in cinque minuti e inoltre, se non si è in possesso di una brandina pieghevole, di portare con se la biancheria per il letto” (M. STARKE, *Letters from Italy, between the Years 1792 and 1798*, 2 volumi, Londra 1800, p. 465); i testi tradotti sono riportati da A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 168.

⁸ A. BRILLI, *Viaggi in corso*, cit., p. 169.

⁹ S. SHARP, *Letters from Italy*, cit., p. 128.

¹⁰ C. BADON, *Il reticolo delle strade postali italiane in epoca moderna*, in “Perusia. Rivista del dipartimento di culture comparate dell'Università per stranieri di Perugia”, n.s., n. 7, 2001, p. 315.

¹¹ M. DE MONTAIGNE, *Viaggio in Italia*, cit., pp. 115-116.

“non si tratta di trapunte come le nostre, ma di piuma assai lieve, racchiusa-nei buoni alberghi-in cotonina immacolata; nei meno buoni, anche in Germania, non sono così ed è impossibile servirsene come coperture senza sentirsi a disagio”¹².

Sopravvissuto alle locande miserabili che si ripetevano sulla strada, da Rovereto in avanti, a Verona incappò nella primitiva burocrazia tipicamente italiana; il suo segretario ci informa che senza le “bollette di sanità” procurate a Trento, il gruppo non avrebbe mai potuto far sbarcare i bagagli, nonostante non ci fosse alcun sospetto di peste. Il viaggiatore giudicò complessivamente inferiori a quelle tedesche le locande situate tra Verona, Padova e Rovigo, anche se “meno care d’un terzo e s’avvicinano molto al grado delle francesi. Le camere, per mancanza di vetri e imposte alle finestre, sono meno comode che in Francia; ma i letti appaiono preparati meglio e più lisci, grazie ai vari materassi, tuttavia non hanno quasi altro che certi miseri baldacchini mal tessuti, con gran scarsità di lenzuola pulite e chi vi capitasse solo oppure con un piccolo seguito non ne riceverebbe affatto. La vita costa come in Francia o poco più”¹³. Goethe alloggiò in una locanda di passo sul lago di Garda, la locanda della Rosa presso Torbole, in Veneto, dove arrivò nel 1786; il soggiorno del poeta diede una certa celebrità al modestissimo albergo e alla località, così descritte dallo stesso:

“La gente vive una vita rilassata, noncurante; in primo luogo le porte non hanno serrature, ma l’oste mi assicurò che potevo star tranquillo, anche se tutto il mio bagaglio fosse consistito in diamanti; in secondo luogo, le finestre sono chiuse da carta oleata anziché da vetri; in terzo manca affatto una certa comodità della massima importanza, dimodochè si è abbastanza prossimi allo stato di natura. Avendo interrogato il garzone dell’albergo per un certo bisogno urgente, costui mi indicò il cortile di sotto. Dove? Domandai. Ed egli amabilmente ‘da per tutto, dove vuol’. In ogni cosa si manifesta qui la massima trascuratezza, ma anche molta vitalità e operosità [...] con enfasi italiana l’ospite mi annunciò che era felice di potermi servire una trota squisitissima”¹⁴.

La guida dello Scotto illustrava in termini positivi la stazione di posta di Novalesa, sulla vetta del Moncenisio, altra usuale tappa di sosta verso la nostra penisola dove si trovava l’Osteria de *La Gran Croix*, affiancata da un ospedale e da un cimitero¹⁵. Sempre sulla stessa strada, favorevoli erano i giudizi per le locande di Ferrera, addirittura quattro agli inizi del XIX secolo: il *Sant’Antonio*, l’albergo *dell’Angelo*, quello *della Croce Bianca* e *del Montone*. Qui i viaggiatori erano obbligati a smontare le carrozze e a caricarle a dorso dei muli, unico mezzo di trasporto su quegli impervi passaggi¹⁶. Anche a Bussoleno, sulla strada che scendeva dal Moncenisio, le principali locande della cittadina nel primo decennio del XIX secolo erano quattro: *del Montone*, *della Cerva*, *dell’Angelo* e *della Croce Bianca*, successivamente denominato *Scudo di Francia* e si concentravano nel borgo chiuso tra la Porta di Dora, quella di Francia e la strada di Barge verso la piazza del Pozzo: disponevano di

¹² IVI, pp. 191-192.

¹³ IVI, p. 200.

¹⁴ J.W. GOETHE, *Viaggio in Italia*, cit., pp. 26-28.

¹⁵ F. SCOTTO, *Itinerario d’Italia*, cit., p. 229.

¹⁶ Qui sostavano molte delle guide-portatori che avevano il nome di ‘*marrons*’ ed erano uomini che, dietro lauti compensi, provvedevano al trasporto di persone e materiali attraverso il valico utilizzando muli e rudimentali portantine (le ‘*ramasses*’, rozze e robuste slitte, il cui nome deriva dal fatto che anticamente queste slitte erano semplicemente dei fasci di rami). Sul *marronnage* e sui trasportatori nella neve sui varchi alpini hanno scritto fra gli altri: A. MARCOZ, *Marronniers et Soldats de la neige de Saint-Rhémy-en-Bosses*, Musumeci, Quart 2006; G. VALENZA, *I soldati della neve di St. Rhémy*, Stigra, Torino 1969, A. Martinet, *Les soldats de la neige de Saint-Rhémy*, in Société académique, religieuse et scientifique du Duché d’Aoste, 24, 1937, pp. 89-103; E. GERBORE, *Documents concernant l’Histoire de la vièrie et du marronnage d’Etroubles et Saint-Rhémy*, in Bibliothèque de l’Archivum Augustanum, 24, 1989, pp. 179-208.

tettoie per le cavalcature ed i carri e di magazzini per le merci e locavano le camere che erano di gran lunga più confortevoli rispetto a quelle delle osterie.

Nel 1775 il marchese de Sade, in viaggio attraverso l'Italia, sostò in una stazione di posta prima di Asti, "situata in una campagna quanto mai gradevole e in qualunque altro posto la si prenderebbe per un castello molto grazioso. L'interno non è però all'altezza dell'esterno e soprattutto il cibo è detestabile"¹⁷.

Dopo tutte le fatiche per il lungo viaggio intrapreso e nonostante l'entusiasmo per l'arrivo nella nostra penisola, le condizioni degli alloggiamenti lungo i percorsi più frequentati del nord Italia non rispondevano certo alle esigenze dei viaggiatori citati. Ricordiamo che per tutti i secoli presi in considerazione (fine XVI inizio XIX) il viaggio fu una prerogativa riservata ad un popolo di aristocratici o intellettuali benestanti, per cui le aspettative dei viaggiatori non rimanevano certo soddisfatte, trovandosi spesso a doversi accontentare di alloggiamenti improvvisati, sporchi, promiscui e deprecabili.

Che fossero osterie, locande o stazioni di posta, una volta passate le Alpi e cominciati ad affrontare gli Appennini, le condizioni degli alloggiamenti non accennavano affatto a migliorare. Zaniboni ci informa che per lo svedese Norberg, Umbria e Toscana erano da considerarsi, in fatto di locande, "gli ultimi paesi d'Italia"¹⁸. A Stradella, situata tra Parma e Piacenza, Dickens soggiornò in una locanda così descritta dallo stesso nel 1844:

"la locanda consisteva in una serie di strane logge che circondavano un cortile; dove la nostra carrozza, un paio di carri, un mucchi di galline e di legna da ardere erano tutti ammassati insieme alla rinfusa, così che non sapevi e non avresti potuto giurare, cosa era un pollo e che cosa era un carretto [...]. Seguimmo un uomo assonnato con in mano una torcia accecante, fin dentro uno stanzone freddo, dove c'erano due materassi immensamente vasti posti su quelle che sembravano due immensamente vaste tavole da pranzo in legno d'abete; un'altra tavola d'abete di dimensioni similari al centro del nudo pavimento; quattro finestre e due sedie. Qualcuno disse che era la mia stanza; [...] prima che possa sedermi in camera mia e considerarla come delle più scoraggianti, la porta si apre e il Bravo si avanza muovendosi al centro di una tale quantità di combustibile che sembra il bosco di Birnam che sta facendo una passeggiata invernale"¹⁹.

Sull'Appennino Tosco-Emiliano, sulla via Bolognese, la strada più 'trafficata' del centro Italia, nonostante la folta presenza di locande e stazioni di posta, il servizio della ricettività era piuttosto inadeguato; significativo questo paragone di Young (1787) che sottolinea la diversità tra l'accoglienza italiana e quella inglese:

"È certamente una delle più frequentate di tutta Europa. Sia che si vada a Firenze, Roma o Napoli, da Parma, Milano o Venezia; il che equivale a dire da tutta la Lombardia, così come da Francia, Spagna, Inghilterra, Germania, e da tutto il Nord, si passa per questa strada. Ci si aspetterebbe di conseguenza di trovare a ogni posta una locanda tollerabilmente buona per accogliere le persone che il caso, gli affari, o qualsivoglia altro cambiamento di programma, dovessero indurre a sostare tra Bologna e Firenze. L'unico posto nel quale è possibile dormire con una certa comodità è Maschere, a circa 40 miglia da Bologna, ma, per coloro che viaggiano con un mezzo diverso dalla posta, 40 miglia non sono una frazione di 64. Se questa strada fosse in Inghilterra, e avesse un decimo del suo traffico, ci sarebbe un'eccellente locanda ogni

¹⁷ D.A.F. de Sade, *Viaggio in Italia*, Bollati Boringhieri, Torino 1996, p. 11

¹⁸ E. ZANIBONI, *Alberghi italiani*, cit., pp. 110-111.

¹⁹ C. DICKENS (1812-1870). Il grande romanziere compì il viaggio in Italia con la famiglia tra il 1844 e il 1845; da questa esperienza nacquero le *Pictures from Italy* edita a Londra nel 1845; il brano sopra riportato è tratto da *Impressioni italiane*, traduzione, introduzione e note di C. M. Messina, Robin Edizioni, Roma 1989, pp. 66-67.

quattro o cinque miglia per accogliere i viaggiatori in modo conveniente, a qualsiasi distanza la loro partenza impreveduta potesse rendere più conveniente la sosta. Ma Inghilterra e Italia sono separate da un abisso, per quanto riguarda i *comforts* della vita, molto più ampio del canale che divide Dover e Calais”²⁰.

Anche lo Stato Pontificio presentava agli occhi dei *touristes* una pessima situazione delle strade e un’altrettanta disorganizzazione delle stazioni di posta. Ad Acquapendente, tappa successiva a Radicofani, ma in territorio laziale, soggiornò De Sade in viaggio verso Roma, lamentando una “locanda pessima e orribilmente sudicia, come tutte quelle che si trovano su questa strada”²¹. Gustavo III di Svezia in viaggio verso Roma, soggiornò a Monterosi, dopo Ronciglione, “una scomoda stazione di posta in cima ad un monte” con una “miserabile locanda”. Come ci descrive il suo segretario, Gustav Adleberth (1783), “una scala ci condusse di sopra ad una grande sala, o dovrei piuttosto dire anticamera, perché non c’era porta. Un enorme caminetto non riusciva a fare un po’ di caldo senza riempir la stanza di fumo. Più avanti c’erano due stanze senza alcun riscaldamento, dove il vento aveva libera entrata dalle finestre e dalle porte”²².

Proseguendo il viaggio verso Roma, nel lungo corteo del re Gustavo III, si ruppe una ruota della carrozza tra le poste di Baccano e Storta. “Un’osteria, oppure per dirla meglio in svedese, una vile taverna presso il passo, un miglio addietro, era il più vicino ed unico luogo abitato dove cercammo alloggio, mentre un postiglione, dietro pagamento, si impegnò a tornare indietro a Monterosi per procurarci una ruota nuova [...]. Quel luogo era al massimo grado inospitale. Non c’erano finestre ma delle specie di abbaini con imposte di legno che venivano tenute chiuse, e la luce entrava soltanto dalla porta aperta sulla strada. Dal soffitto pendevano innumerevoli ragnatele, annerite non meno dai fumi della cucina. Il pavimento era di ciottoli”²³.

Quasi un secolo dopo, suggestiva appare ai nostri occhi disincantati la descrizione di Hippolyte A. Taine (1864), di una locanda di Genzano, sempre nei pressi di Roma:

“Assai rustico il nostro albergo, una specie di scuderia, sorretta da un’alta arcata. Gli asini e i muli vi entrano ed escono liberamente, costeggiando i tavoli, facendo risuonare l’impiantito con gli zoccoli. Ragnatele pendono dalle travi annerite, la luce entra a ondate, in cui nuota vorticosamente la polvere d’ombra. Non c’è camino. L’ostessa cucina sul focolare e il fumo invade la stanza, la porta davanti e quella di dietro sono aperte e fanno corrente d’aria. Penso a Don Chisciotte, alla sua arsa Mancia, a come trecento anni addietro, doveva ritrovarsi in locande simili a questa. Per sedie, delle panche di legno, per cibo, uova e poi uova. I piccoli mendicanti ci perseguitano con incredibile impunità sino alla tavola”²⁴.

La cattiva fama delle stazioni di posta e delle locande stradali italiane era dunque ampiamente diffusa, sebbene esistano alcune voci di controcanto. Sia che si trattasse di percorsi trafficatissimi,

²⁰ A. YOUNG, *Viaggi in Francia ed in Italia durante gli anni 1787, 1788 e 1789*, cit.; il brano sopra riportato è stato tratto dal libro *La Futa, una strada nella storia*, edizioni L’inchiestroblu, testi a cura di M. Ascari, Cassa Rurale ed Artigiana di Loiano 2013.

²¹ D.A.F. DE SADE, *Viaggio in Italia*, cit., p. 52. Nella stessa locanda aveva alloggiato John Evelyn più un secolo prima (1644), annotando: “Scendemmo alla locanda di posta che reca questa iscrizione: *L’insegna della posta è posta a posta, in questa posta, fin che habbia a sua posta ognun cavallo a vetturi in posta*”. Traduzione di A. Brilli, *Viaggiatori stranieri in terra di Siena*, p. 171. Alla locanda di Acquapendente alloggiò anche Richard Lassels in viaggio da Siena verso Roma nel 1650.

²² G. GÖRAN ADLEBERTH, *Gustavo III di Svezia in Toscana 1783*, traduzione dello svedese a cura di O. Trumpy, Biblioteca labronica Quaderno n. 8, Livorno 1971, p. 67.

²³ IVI, p. 68.

²⁴ H.A. TAINE, *Viaggio in Italia*, cit., p. 239.

come il tratto appenninico tra Bologna e Firenze, sia che ci si addentrasse nel desolato Stato Pontificio, la maggior parte dei viaggiatori in transito deprecava in generale il cattivo stato degli alloggiamenti, la mancanza di agi e comodità a cui erano abituati nei loro paesi d'origine e la terribile promiscuità non solo tra servi e padroni, ma anche tra uomini e animali.

3.2 Miserabili alloggiamenti nel Sud Italia

Addentrandoci nel sud Italia, le condizioni delle strutture ricettive situate sulle strade più trafficate apparivano ancora, se possibile, più deprecabili e svenienti: uno dei tratti maggiormente interessati dalla fama delle peggiori locande italiane era quello situato fra Terracina e Mola di Gaeta, ma in generale si può dire che tutto il sud Italia non godesse di una fama “tranquillizzante” in merito ad accoglienza ed alloggiamenti.

Nella *Breve descrizione della città di Napoli e del suo contorno* scritta da G. M. Galanti nel 1792 emerge che solo le strade per Roma e per la Puglia erano provviste di poste sia per i corrieri e procacci per i viaggiatori: laddove c'era una posta vi era almeno una locanda dove poter consumare pasti frugali e trovare una sistemazione per la notte, in altro modo bisognava affidarsi a quanto pattuito con un procacciatore o lo stesso vetturino²⁵. Gli accordi con il vetturino che doveva trasportare i passeggeri erano quelli del trasporto (cavallo o carrozza) e del vettovagliamento (per gli animali e per i passeggeri). Non sempre però il cibo fornito dal vetturino era di gradimento del passeggero. Per questo, quando era possibile, e laddove la località dove la ‘posta’ era rinomata per la sua locanda, i passeggeri pranzavano a spese proprie. Nella guida scritta da Galanti nel 1792 si consigliava al viaggiatore di avvalersi in particolare della ditta di vetturini Maldura Pandolfo “perché essa sola offr[iva] il vantaggio di rendere immune il viaggiatore da ogni sorta di vessazione, e scroccerie solite a sperimentarsi in questi viaggi per terra, non restando a carico del viaggiatore, dietro aver pagato il suo posto, che la sola spesa della locanda dove pranza e si riposa un poco”²⁶.

Dai resoconti di J.W. Goethe sappiamo che lungo il percorso tra Roma e Napoli egli pernottò a Velletri sulla via di Terracina: “vi sto scrivendo da una locanda d'infimo rango e non mi sento né forza né agio di continuare”. Verso Terracina egli osservava: “la stazione di posta consiste d'un semplice capannone di paglia”²⁷; lo stesso sembrava osservare Jean Marie Roland de la Platière (1777) il quale riportava che la locanda dove alloggiava nel sud della penisola era ridotta a una stalla enorme alla cui estremità “si fa il fuoco e si cucina senza camino né fornelli, dove si mangia e ci si corica su tavolacci appoggiati a file di mattoni messi per ritto al centro della stalla, dietro ai cavalli, o nella mangiatoia quando c'è posto”²⁸ (**Figura 50**).

²⁵ P. AVALLONE, *Viaggiare per terra. Forestieri nel Regno di Napoli tra XVII e XVIII secolo*, in D. STRANGIO, P. BATTILANI, *Il turismo e le città tra XVIII e XXI secolo. Italia e Spagna a confronto*, Franco Angeli, Milano 2007.

²⁶ G.M. GALANTI, *Nuova guida per Napoli e suoi contorni*, 1792, volume IV della *Descrizione geografica e politica delle Sicilie*, ripubblicata nel 1829 a cura del fratello Luigi, *corredata di varie aggiunte e aggiornata ai vari cambiamenti che erano accaduti dopo il 1792*.

²⁷ J. W. GOETHE, *Viaggio in Italia*, cit., pp. 198-199.

²⁸ J. M. ROLAND DE LA PLATIÈRE (1734-1793). Prima della rivoluzione francese, di cui fu attore di primo piano e poi vittima, de La Platière era stato ispettore delle manifatture di stoffe e in tale funzione era stato inviato in Italia nel 1765. Dal viaggio erano scaturite le *Lettres Écrites de Suisse, d'Italie, de Sicile et de Malte*, Amsterdam 1780; per la traduzione di questo brano, cfr. A. BRILLI, *Quando viaggiare era un'arte*, cit., p. 145.

Sullo stesso tragitto, Lady Miller (1776) pernottò nella locanda di Fondi, ma trovò pareti “e non solo” molto sporche²⁹. Zaniboni sostiene che lungo il cammino tra Roma e Napoli, via Terracina, vi era la fama di cattivi alloggi dalla notte dei tempi: Winckelmann, che tra il 1758 e il 1767 aveva percorso questa strada ben otto volte, parlava dell'albergo della posta di S. Agata alle porte di Napoli come di “una trappola per topi” asserendo di non volerci più tornare se non scortato “dai birri”³⁰. Altrettanto famosa per i tristi alloggiamenti era la via di Monte Cassino, sempre tra Roma e Napoli, anche se meno battuta. Louis Simond (1818) sosteneva che in tutto il Mezzogiorno i letti d'albergo consistevano in “tavolacci posti su cavalletti di ferro con sopra un paglione per materasso e che il vaso da notte collettivo era costituito da una damigiana di vetro impagliato dalla base stretta e alquanto instabile”³¹.

A dir poco indignato fu Jacques Augustin Galiffe che ancora nel 1816 descriveva come “pessima” la sua esperienza nella locanda di Gaeta: “ci hanno mostrato due letti, uno dei quali era troppo piccolo, che stavano nello stesso sudicio appartamento, le finestre erano rotte. Per questa sistemazione l'oste ebbe l'impudenza di chiederci due dollari”³². Nel 1844 Edward Lear si imbatté in una locanda del Cilento che versava in pessime condizioni: “questa consisteva in un'unica stanza, non intonacata e dal tetto basso che fungeva anche da bottega. Gettai una rapida occhiata ai generi esposti mentre chiedevo un fiasco di vino. Data l'angustia dell'ambiente, tenevano tutto appeso al soffitto ad eccezione del vino [...] c'erano tre tavoli e alcune panche di foggia quanto mai rozza sulle quali stavano pigramente abbandonati alcuni uomini che sarebbero potuti servire da modello a Salvator Rosa”³³.

Diverso il giudizio dell'entusiasta Stendhal che “a Terracina, in quella locanda magnifica edificata da quel Pio XI che sapeva regnare” mangiò insieme ai viaggiatori che arrivavano da Napoli (lui vi era diretto)³⁴.

A volte, come abbiamo visto, poteva accadere che i viaggiatori si imbattessero in sfortunati imprevisti: così poteva succedere ad esempio che si rompesse una ruota di una carrozza e si facessero tappe improvvisate; a volte invece le soste erano obbligate dal momento che nelle locande situate in località come Fondi, Itri o Terracina, le alluvioni provocate dai fiumi e dai torrenti (primi tra tutti, Garigliano e Volturno) nei periodi di clima cattivo bloccassero i mezzi di trasporto anche per molti giorni³⁵. A volte i viaggiatori potevano imbattersi in locande o piccoli centri totalmente occupati o in condizioni talmente miserevoli da preferire pernottare nella propria carrozza; questo accadde ad esempio a De Brosses che, in visita a Capua (1740), non riuscì a trovare un pasto ed un

²⁹ Lady A. MILLER (1741-1781) fu una poetessa inglese che nel 1765 sposò John Miller, membro di una povera famiglia irlandese. Appena sposata, la coppia si trasferì in Francia e fece un *tour* delle antichità italiane. Nel 1776 le lettere vivaci di Anna inviate ad un amico durante i suoi viaggi furono pubblicate a Londra in forma anonima in tre volumi (*Letters from Italy*). La seconda edizione, in due volumi, è apparsa nel 1777; il commento è tratto da p. 74.

³⁰ Citazione di E. ZANIBONI, *Alberghi italiani*, cit., pp. 151-154.

³¹ L. SIMOND (1767-1831). Grande viaggiatore, dedicò uno studio all'Inghilterra, alla Scozia e all'Irlanda, in *Voyage en Angleterre*, Parigi 1817. Effettuò il viaggio in Italia nel biennio 1817-1818, da cui scaturì il testo *Voyage en Italie et en Sicilie*, due volumi, Parigi 1828; citazione dal vol. III, p. 58, tradotto da A. Brilli, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 165.

³² J. A. GALIFFE (1773-1853), storico svizzero, nel suo *Italy and its Inhabitants an account of a tour in that country in 1816 and 1817: containing a view of characters, manners, customs, governments, antiquities, literature, dialects, theatres, and the fine arts; with some remarks on the origin of Rome and of the Latin language*. 2 volumi, J. Murray, Londra 1820, tracciò impietosamente alcuni degli stereotipi più consolidati sul costume e il carattere degli italiani.

³³ E. LEAR (1812-1888), pittore inglese, lavorò per il British Museum e per la Zoological Society. Autore del celebre *Book of Nonsense*, compì numerosi viaggi in Italia, dei quali si vedano le relazioni e le litografie in *Illustrated Excursion in Italy*, Londra 1846. La citazione è tratta da A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 251.

³⁴ STENDHAL, *Roma, Napoli, Firenze*, cit., p. 198.

³⁵ A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 240.

alloggio decente, tanto che dovette ritirarsi a dormire nella sua vettura “pieno di sdegno nei confronti di Annibale”³⁶. Sempre a Capua, il marchese de Sade (1775) commentava: “Grosley ha spassosamente sbeffeggiato gli alloggiamenti di Capua, e ha amabilmente protestato riguardo alle pretese delizie che secondo il suo ‘procacciatore’ avrebbe infallibilmente trovato in questa città”³⁷; lo stesso marchese, nonostante ammettesse che gli alloggi erano sgradevoli e il cibo immangiabile, reputava esagerata la negativa descrizione della cena che il Grosley aveva consumato presso l'albergo³⁸.

In queste difficili situazioni, spesso emerge dai diari di viaggio un forte spirito di adattamento dei nostri viaggiatori-avventurieri: un gruppo di olandesi, guidati da Louis Ducros (1778), sostò in una misera locanda di Barletta, descrivendola come segue: “Pranzavamo e cenavamo in uno stanzone che era insieme cucina e ripostiglio, pieno di ogni genere di sporcizia, a fianco dei nostri mulattieri; vento e pioggia passavano attraverso buchi nel tetto prodotti dalle intemperie, e talvolta dall’alto ci cadeva qualcosa nella minestra o nello stufato. Eravamo assolutamente convinti che i letti assegnatici fossero stabile dimora di buona parte delle cimici della città”³⁹ **(Figura 51)**.

Addentrandosi nella selvaggia Sicilia, uno dei problemi maggiori in questo territorio desolato era la scarsa presenza di strutture ricettive, non solo sulle strade di passaggio, ma anche nelle città. Patrick Brydone (1770) descrive così una situazione che potremmo definire fin troppo “familiare”:

“Siccome a Palermo c’è un solo albergo, siamo costretti a pagare quanto ha preteso il proprietario, e così gli diamo cinque ducati al giorno. Siamo alloggiati abbastanza male; ma a dirla francamente è il solo albergo finora visto in Sicilia. È tenuto da una francese ciarliera e fastidiosa che non riusciamo a cacciare dalle nostre camere; sta sempre a dirci del tal principe o duca che si sono trovati molto contenti di essere alloggiati nella sua casa”⁴⁰.

Non diversa la situazione nei pressi di Catania dove Wolfgang Goethe (1787) e il suo gruppo dormirono in una locanda “costruita da pochi anni che, situata alla giusta distanza da Catania dovrebbe essere salutata con piacere da ogni viaggiatore. Date le condizioni sopportabili di detta locanda, dopo dodici giorni, ce la siamo cavata alla men peggio. Ma qual non fu la nostra meraviglia, al vedere sulla facciata un’iscrizione, tracciata col lapis a bei caratteri inglesi, che diceva: ‘o passeggero, chiunque tu sia, guardati a Catania dall’albergo al *Leon d’Oro*; peggio che cadere in una volta sola nelle grinfie dei Ciclopi, delle Sirene e di Scilla’. Pur sospettando che il dabbene

³⁶ C. DE BROSSES, *Viaggio in Italia*, cit., lettera XXIX, p. 242.

³⁷ Il marchese fa qui riferimento a P. J. GROSLEY (1718-1785), tesoriere dello stato maggiore, compì due viaggi in Italia nel corso dei quali analizzò la realtà economica del paese e incontrò vari uomini di clutura che descrisse con vivacità nel volume *Nouveaux mémoires ou observations sur l'Italie et sur les Italiens, par deux gentilsbommes suédois. Traduit du suédois*, 3 volumi, Parigi 1758. La critica sul pensiero di de Sade è di M. Lever, “Introduzione a D.A.F. de Sade”, *Viaggio in Italia*, cit.

³⁸ La casa dove aveva alloggiato il Grosley era la stazione di posta nella quale trascorse la notte anche il Marchese, ed era considerata il migliore albergo della città, “o per meglio dire, il meno cattivo”.

³⁹ L. DUCROS (1748-1810), pittore di origini svizzere, fu insegnante di disegno nella propria terra natia prima di partire per un lungo viaggio in Italia, sostando prima a Roma e giungendo poi nel Regno delle due Sicilie e a Malta. Dai suoi viaggi nacquerono numerose vedute. La testimonianza è tratta da: *Grand Tour. Il fascino dell'Italia nel XVIII secolo*, Roma 5 febbraio-7 aprile 1997, a cura di A. WILTON E I. BIGNAMINI, n. 59, p. 111.

⁴⁰ P. BRYDONE (1736-1818), fu in Italia nel 1770 come precettore e accompagnatore del figlio di Lord Fullarton. Il suo *A tour through Sicily and Malta*, Londra 1773, fu uno dei più accreditati volumi sul viaggio in Italia nel Settecento e il più importante per il territorio siciliano; la versione italiana è a cura di V. FROSINI, *Viaggio in Sicilia e a Malta*, Milano 1968; il brano qui riportato è citato da A. MOZZILLO, *Viaggiatori stranieri nel sud*, Edizioni di Comunità, Milano 1964, pp. 200-201.

ammiratore avesse esagerato un po' il pericolo per amor della mitologia, risolveremmo tuttavia di evitare questo *Leon d'Oro* dipinto come un così terribile mostro”⁴¹.

La scarsità di alloggiamenti è denunciata dallo stesso autore anche a Messina dove “non avendo notizia di alcun albergo, ci siamo adattati a passare la prima notte nella locanda del nostro *cavallaro* [vetturino], riservandoci di andare il giorno dopo alla ricerca di un alloggio migliore, questa nostra risoluzione ci ha offerto fin dai primi passi lo spettacolo più orrendo d'una città distrutta: abbiamo percorso a cavallo il tratto di un quarto d'ora attraverso rovine e rovine prima di arrivare alla locanda, l'unica abitazione ricostruita in tutto quel quartiere e che perciò dai balconi del piano superiore non presentava che la vista di un deserto frastagliato di macerie [...]. Le porte non erano munite né di saliscendi né di serrature; ad accogliere ospiti umani s'era provveduto come se si fosse trattato di cavalli; e con tutto questo abbiamo dormito tranquillamente sopra un materasso che il nostro servizievole *bardonaro* [procacciatore], a furia di chiacchiere, era riuscito a strappare da sotto la schiena del locandiere”⁴².

La gestione dell'offerta turistica e ricettiva lungo tutte le tratte del sud Italia era dunque nelle salde mani degli agenti di viaggio, (vetturini, procacciatori, corrieri) che dettavano le condizioni e i tempi del percorso.

Le deplorevoli condizioni degli alloggiamenti e la scarsa presenza degli stessi trascinavano spesso i viaggiatori allo strenuo delle loro forze: il caldo, le difficili condizioni delle strade, gli attacchi dei briganti e la mancanza di comodità e servizi a cui erano usualmente abituati, non invitavano certo anche i viaggiatori più arditi ad addentrarsi nel profondo sud, che rimase sempre una tappa marginale dell'ambito *Grand Tour* italiano.

3.3 L'arrivo in città

Nonostante la cattiva fama delle locande situate sulle strade e nei piccoli centri italiani perpetuasse per tutti i secoli del *Grand Tour*, alla fine del XVIII secolo T. Martyn riconosceva che “ancorché s'usi presentare le locande italiane come detestabili, ce ne sono anche di veramente buone, specie [...] lungo le strade più battute dai forestieri”⁴³. Secondo De Brosses (1740) “tutti dicono: le locande italiane sono detestabili; non è vero, nelle grandi città si sta benissimo; in verità, si sta male nei villaggi; nessuna meraviglia, anche in Francia è lo stesso”⁴⁴.

Le grandi città come Roma, Napoli, Firenze, Venezia erano provviste da sempre di strutture più o meno accoglienti, dotate dei servizi essenziali che si andarono progressivamente specializzando tra la seconda metà del XVIII e gli inizi del XIX secolo. Zaniboni traccia una descrizione ‘prosaica’ delle caratteristiche principali degli alberghi nel corso del secolo d'oro del *Grand Tour* (XVIII secolo), sottolineando tutta una serie di ‘sorprese’ per i viaggiatori stranieri in arrivo in città connesse ai luoghi e ai servizi offerti:

⁴¹ J.W. GOETHE, *Viaggio in Italia*, cit.; traduzione a cura di A. MOZZILLO, *Viaggiatori stranieri nel sud*, cit., p. 212.

⁴² Ivi, pp. 213-214.

⁴³ T. MARTYN (1735-1825) è stato un botanico inglese e professore di Botanica all'Università di Cambridge. Al suo viaggio in Italia del 1785 seguì *The Gentleman's Guide in His Tour through Italy*, Londra 1787, da cui è tratto questo brano a p. 213.

⁴⁴ C. DE BROSSES, *Viaggio in Italia*, Lettera XIV, p. 101; lo scrittore continua osservando che “in Italia le locande sono più care che in Francia, anche se uno non ci mangia mai” e lamenta l'usanza da parte degli italiani di chiedere sempre la mancia; Ivi, p. 102.

“Anzitutto, un’insolita profusione di marmo, nelle scale, nelle finestre, nel pavimento, quest’ultimo talvolta lavorato a mosaico, spesso di semplici mattoni, mai di legno; mancanza relativa di latrine e di vasi da notte, deplorata fino a tutto il secolo XVIII; mancanza assoluta di stufe, mal compensata negli alberghi principali da scaldini o bracieri di varia forma e di vario nome; scarsa pulizia dappertutto, letti in generale più grandi, sempre meno coperti, disposti e preparati in modo del tutto diverso dai loro usi patrii; le porte delle stanze quasi sempre aperte; e così le finestre che fino al secolo XVIII erano per lo più rivestite di carta oleata in luogo di vetri; cose vergognose a vedersi...”⁴⁵.

Dalla lettura dei resoconti di viaggio, quello che maggiormente sembra mancare ai nostri viaggiatori e che più andavano cercando, al di là delle lamentele sulla inefficienza e sulla sporcizia di alcune di queste strutture, erano proprio gli agi e i costumi a cui erano abituati a casa propria. Fu forse proprio per rispondere a questa esigenza “di sentirsi a casa propria” che molti intraprendenti viaggiatori divennero successivamente imprenditori, andando ad aprire strutture ricettive rispondenti a specifiche richieste di viaggiatori loro compatrioti. Come abbiamo già precedentemente analizzato, fu proprio nel corso del Settecento che avvenne quella sorta di ‘internazionalizzazione’ delle strutture riservate all’accoglienza e, in rispondenza alle esigenze linguistiche dei sempre più numerosi ospiti stranieri, antiche osterie e locande vennero denominate ‘Hotel’, o ‘Grand Hotel’; le stesse intitolazioni delle strutture ricettive mutarono in omaggio ai viaggiatori stranieri più numerosi e alla loro nazione di provenienza: *Gran Bretagna, Regina di Inghilterra, Villa, Pensione, Torre o Albergo di Londra*. A detta di Pemble, che riporta un passo di Johnson del 1830, “per ogni *Hotel de Paris* in Italia troviamo cinque *Hotels de Londres*”⁴⁶ a testimonianza della saldissima presenza inglese nella nostra penisola per tutti i secoli della moda del viaggio in Italia⁴⁷.

In generale il giudizio sugli alberghi italiani, anche delle città più piccole, a detta di viaggiatori di nazionalità diverse, risulta essere piuttosto positivo: i tedeschi e i nordici lamentavano però spesso la pulizia delle camere⁴⁸, gli inglesi la scomodità delle stesse e la presenza di troppi compatrioti⁴⁹, i francesi si trovavano sempre piuttosto bene nelle città italiane, ma non tralasciavano mai di lamentarsi dei prezzi sempre troppo alti. Nel 1775 il Marchese de Sade, in viaggio dalla Francia verso Firenze, alloggiò a Torino a l’hotel *d’Angleterre*. “tumultuoso come tutti i grandi alberghi, vi si sta però bene, e il servizio è buono”⁴⁹. Anche ad Alessandria il marchese alloggiò in un altro albergo chiamato hotel *d’Angleterre*: “è il posto migliore: gli appartamenti sono belli e comodi, il cibo abbastanza fine e la zona e l’edificio di bella apparenza. Ma i prezzi sono troppo alti”⁵⁰. Sempre a detta di De Sade, “il miglior albergo di Piacenza è il San Marco, che però è nelle mani di furfanti matricolari. Tutti, perfino i domestici del luogo offerti agli stranieri per il loro servizio, si accordano con la gente della casa per derubarvi. Il mio consiglio è dunque di evitare questo posto di tagliole,

⁴⁵ E. ZANIBONI, *Alberghi italiani*, cit., pp. 28-29.

⁴⁶ J. PEMBLE, *La passione del Sud*, cit., p. 53; l’autore cita Johnson, *Change of Air*, p. 236.

⁴⁷ A Napoli c’erano un hotel *Grande Bretagne*, un hotel *Bristol*, un hotel *Britannique*, un hotel *de Londres* e un hotel *Victoria*. A Firenze, chi non avesse affittato (come era più consueto qui) una villa o un appartamento poteva scegliere tra circa mezza dozzina di pensioni inglesi, dove le cameriere, come scoprì Arnold Bennet, indossavano “il grembiule e la cuffia delle cameriere inglesi in modo impeccabile”. Cfr. J. PEMBLE, *La passione del Sud*, cit., p. 53; l’autore cita A. Bennett, *Night and morning in Florence*, in “*The English Review*”, V (1910), pp. 442-55.

⁴⁸ Nel 1783 a Bologna Gustavo III di Svezia alloggiò all’albergo *Il Pellegrino*, dove fece anche colazione; secondo il suo segretario, che scrisse il reportage del viaggio del sovrano in Italia, l’albergo era però “poco pulito”. G. GORAN ADLEBERTH, *Gustavo III di Svezia in Toscana 1783*, cit., p. 15.

⁴⁹ D.A.F. DE SADE, *Viaggio in Italia*, cit., p. 11.

⁵⁰ Ivi, pp. 11-12.

cosa facile se ci si fa dare alle porte della città il nome di un altro albergo”⁵¹. Alcuni viaggiatori, come Stendhal, non mancavano di dare consigli circa i migliori alloggiamenti nelle città più amate: a Torino suggeriva di “Prendere alloggio da Dufour, in piazza Castello (la camera 30 o 47), pranzare secondo la lista”⁵². Sempre secondo Stendhal “a Genova bisogna andare alla Pensione Svizzera, vicino ai Banchi (la Borsa ha questo nome), bisogna chiedere la camera 26 al quarto piano, dalla quale si vedono il porto e la montagna. Bisogna dire: mi dia la camera che un russo ha occupato per 22 mesi. Costa un franco, un franco e venticinque il giorno. Di fronte c’è un ristorante dove si può mangiare scegliendo dalla lista”⁵³.

Nel corso dell'Ottocento la diffusione della moda del viaggio in Italia e l'ampliamento della linea ferroviaria diedero alla condizione ricettiva della penisola una nuova dignità, con la costruzione di alberghi più grandi e dotati di tutti i *comfort*; tuttavia i tristi stereotipi che nel corso di due secoli di viaggi d'élite si erano diffusi tra i viaggiatori continuarono a permanere per molto tempo; nelle vie meno battute e nelle città di provincia si trovavano ancora alberghi ricavati negli ambienti di qualche palazzo gentilizio, non sempre all'altezza delle aspettative dei viaggiatori. Louise Colet nel 1860 prese alloggio alla Spada d'Oro di Ravenna, albergo in cui avevano dormito il principe di Galles, il re di Baviera e molte altre teste coronate:

“la camera che le mostrano è una sala immensa, le pareti e il soffitto di travi sono rivestiti di legno di rovere che scricchiola e geme in maniera sinistra al minimo movimento, due grandi letti posti l'uno accanto all'altro, una lunga tavola malferma per la vetustà e qualche savonarola rivestita di cuoio lavorato costituiscono la mobilia esistente. In breve, le sembra di trovarsi in una camera mortuaria, immersa in un odore dolciastro e stantio che in maniera più o meno intensa è comune a tutti i vecchi alberghi italiani”⁵⁴.

Implacabile il giudizio del romanziere americano W.D. Howells che nel 1860 scriveva: “ogni altro albergo in Italia sa di letame, come se nel salone di ingresso avesse pascolato da tempo immemorabile un gregge e i cavalli fossero stati sistemati nelle singole camere, o come se gli unici avventori fossero stati dei centauri in viaggio”⁵⁵.

Diverso e più positivo l'atteggiamento dei viaggiatori stranieri in arrivo nelle mete più ambite, come Venezia, Roma e Napoli, città che potevano offrire alloggiamenti rispondenti a standard più elevati. Già nel corso del Settecento, nel variegato panorama dell'ospitalità italiana, la cosmopolita Venezia si era costruita la solida fama di città con gli alberghi più cari ma, allo stesso tempo arricchiti di ogni tipo di comodità e mondanità. Così Zaniboni:

“Vero è che a Venezia la vita d'albergo fino al secolo XVIII fu sempre la più spregiudicata e variopinta e rumorosa del mondo. Anche gli alberghi più aristocratici come il *Leon Bianco*, la *Luna*, il *Selvadego* e più tardi lo *Scudo di Francia*, formicolavano, a detta dei viaggiatori, di femmine d'ogni conio e d'ogni paese, a dispetto delle severe Ordinanze della Repubblica. Dalla mattina alla sera e perfino durante i pasti -riferiscono parecchi- i forestieri erano assediati e

⁵¹ IVI, pp. 12-13.

⁵² STENDHAL, *Viaggio in Italia*, cit., p. 9.

⁵³ IVI, p. 10.

⁵⁴ L. COLET (1810-1876), romanziera di talento, visse burrascosi rapporti con Flaubert, Vigny, Musset; scrisse *L'Italie des Italiens*, 4 volumi, editi a Parigi tra il 1862 e il 1864, resoconto di un viaggio effettuato nel 1859; il brano sopra riportato è tratto dal vol. 2, p. 299 e tradotto da A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., pp. 168-169.

⁵⁵ W.D. HOWELLS (1837-1920) scrittore americano, visse a più riprese in Italia con funzioni diplomatiche. Fu ottimo conoscitore della lingua e della cultura italiana e autore di *Venetian Life*, Boston 1866, *Italian Journeys*, Boston 1867, *Tuscan Cities*, Boston 1886; il brano è tratto da *Italian Journeys*, p. 53 e tradotto da A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p. 164.

annoiati non solo da accattoni e da suonatori ambulanti, i trovadori per i banchetti principeschi d'una volta, ma anche da mezzani e da ballerine"⁵⁶.

Nel corso della seconda metà del XVIII secolo Venezia si adattò lentamente ad un'affluenza di turisti sempre crescente. Per far fronte alle aspettative dei viaggiatori, la città dovette dotarsi di strutture adeguate corrispondenti alle esigenze di salubrità e di benessere. Presto le pensioni e gli alberghi popolari dei secoli precedenti lasciarono il posto ad hotel lussuosi dove tutto fu fatto per soddisfare i più piccoli desideri della nuova e più ampia classe di viaggiatori.

Una delle più famose guide veneziane agli inizi del XVIII secolo ci illustra una sorta di 'mappa' delle locande e alberghi veneziani: nella *Guida de' forestieri sacro-profana*⁵⁷, Vincenzo Coronelli elencava cinque locande che considerava le migliori: il *Leon Bianco*, *Il Gallo*, *La Fortuna*, *La Serena*, i *Re Magi*, e divideva i più famosi alberghi della città in due aree: Rialto e San Marco. Nei pressi del Ponte di Rialto, indicava le undici locande della *Campana*, *San Giorgio*, *Alle Due Spade*, *Alla Donzella*, *Alla Scimmia*, *Alla Torre*, *All'Angelo*, *allo Storione*, *Al Gambaro*, *Alla Cerva* e *Alla Scoa*. A San Marco, elencava sette locande: *Alla Luna*, *Al Cavallotto*, *Al Cappello*, *Al Salvadego*, *Alla Rizza*, *Al Pellegrin*, *Alla Corona*. Le locande più lussuose si trovavano sul Canal Grande in magnifici palazzi: era questo il caso de *Lo Scudo di Francia* in Ca' Farsetti, *l'Imperator* e il *Leon Bianco*, vicino al campo Santi Apostoli - soprannominato "il consiglio dei Re" - nel palazzo Da Mosto. **(Figure 52-53)**

Tra gli alberghi di lusso, la *Regina d'Inghilterra* (oggi albergo Vittoria) nei pressi di Campo San Luca occupava un posto di rilievo nelle pagine dei più importanti guide della città; era infatti una delle più famose locande veneziane dove i viaggiatori inglesi alloggiavano numerosi e il cui prestigio si estese ben oltre il corso del Settecento. Infine, in questo elenco di luoghi dedicati all'alloggiamento dei viaggiatori, si dovrebbe includere anche *l'Imperatore di Moscovia*, il *Cavallo Bianco*, o la *Mezzaluna* e la *Croce di Malta*, molti nomi famosi che si trovano nella maggior parte delle guide di riferimento dedicati alla Serenissima⁵⁸.

A Venezia J.W. Goethe soggiornò proprio al *Regina d'Inghilterra*, "non lontano da Piazza San Marco, ed è questo il grande vantaggio della mia sistemazione; le mie finestre danno su uno stretto canale chiuso fra alte case"⁵⁹.

Nel 1828 Stendhal consigliava al cugino di "dimorare alla locanda *della Luna*, a venti passi da piazza San Marco. La camera costa un franco; si cena al *Pellegrino* con due franchi [...] andare a visitare [...] il caffè *Florian* dopo la mezzanotte: nel salottino, sulla galleria, si incontrano le personalità di Venezia: c'è anche Buratti, primo poeta d'Italia, a meno che non si voglia assegnare questo onore a Tommaso Grossi di Milano"⁶⁰.

A partire dagli inizi del XIX secolo si verificò anche a Venezia quel progressivo divario tra l'*hotellerie* di lusso e un'offerta alberghiera di medio livello che si riscontra anche nelle guide dell'epoca: da allora si menzionarono sempre la dislocazione dell'hotel e la vista che permetteva di godersi sulla città, la qualità del cibo, i tipi di servizi offerti e in quali lingue. La guida di Giannantonio Moschini era piena di elogi per l'hotel *Europa* gestito dalla signora Marsiglia, situato "nel vecchio Palazzo Giustiniani [...] la cui posizione è perfetta come posta tra il bacino di San Marco e il Canal Grande,

⁵⁶ E. ZANIBONI, *Alberghi italiani*, cit., pp. 86-87.

⁵⁷ V. CORONELLI, *Guida de' Forestieri sacro-profana. Per osservare il più ragguardevole nella città di Venezia*, Venezia, s. n., 1700.

⁵⁸ Cfr. L. LEVANTIS, "Séjourner à Venise: des auberges populaires du XVIII^e siècle aux luxueux hôtels de l'âge romantique", in *Cahiers d'études romanes*, 17 | 2007, 317-355.

⁵⁹ J.W. GOETHE, *Viaggio in Italia*, cit., p. 67. Più tardi soggiornarono allo stesso albergo Niebuhr (nel 1816), Luigi I di Baviera (nel 1818), Arturo Schopenhauer (nel 1818), Overbeck (nel 1830), Gregorovius (nel 1852).

⁶⁰ STENDHAL, *Viaggio in Italia*, cit., p. 28.

[e] offre la prospettiva di magnifici edifici, isole e mare"⁶¹ (**Figura 54**). Un'istituzione tanto prestigiosa come l'*Hotel Royal Danieli*, nato sulla Riva degli Schiavoni, era acclamato dalla medesima guida per il servizio di "qualità" e i "grandi appartamenti" che offriva, divenendo presto uno dei "principi della pensione veneziana"⁶². Nella sua *Nuova Guida annuale di Venezia*⁶³, G. Cecchini riconobbe, nel frattempo, un'istituzione "appena aperta" dotata "di tutti i comfort": si tratta del già nominato hotel *Vittoria* - vicino a Piazza San Marco - che soddisfaceva tutti i requisiti della modernità.

La città di Roma presentava un sistema ricettivo ben sviluppato fin dal XV secolo, data la presenza di numerosi pellegrini, ecclesiastici o semplici visitatori da sempre presenti nella capitale; lo studioso Romani attesta che nel 1526 erano attive in Roma ben duecentotrentasei locande e nel 1615 se ne contavano ben trecentosessanta⁶⁴.

Nella cronaca di un tedesco del Quattrocento, Nikolaus Muffel, vengono nominati molti alberghi romani del tempo: quello alle *Tre chiavi d'Avignone* nella "strata del Popolo" dove si pagavano per alloggio e vitto 6 pistole al mese, quello alla *Fortuna di Vienna* in via Condotti, il *Petit Paris* (forse il primo albergo sorto in Roma con nome straniero), la *Croce di Savoia* ed altri. Aggiungeva Muffel: "Piazza di Spagna è la passeggiata consueta prima dei pasti; quando è l'ora di mangiare in ogni albergo vien dato il segnale mediante una campanella"⁶⁵.

A Roma Montaigne prese alloggio all'*Orso*⁶⁶ (**Figura 55**), come ci descrive il suo servitore:

Scendemmo all'*Orso* dove ci fermammo ancora l'indomani e il secondo giorno di dicembre affittammo delle camere ad uno spagnolo, in faccia a Santa Lucia della Tinta. Ci trovammo ben sistemati in tre belle camere con sala, dispensa, scuderia e cucina, a venti scudi al mese; con questo prezzo il padrone forniva anche un cuoco e la legna per la cucina. Gli alloggi generalmente sono arredati meglio che a Parigi; in particolare hanno grande abbondanza di cuoio dorato, con cui sono tappezzati gli alloggi di maggior pregio. Allo stesso prezzo del nostro avremmo potuto ottenerne uno non lontano da lì, al *Vaso d'Oro*, arredato con drappi d'oro e di seta come quelli dei re; ma a parte il fatto che le camere non erano tanto indipendenti, al signor di Montaigne parve che tanta magnificenza fosse non solo inutile ma fastidiosa per la necessità di badare alla conservazione della mobilia: ogni letto valeva infatti quattro o cinque scudi⁶⁷. Nel nostro avevamo pattuito di esser forniti di biancheria, press'a poco come in Francia; qui su tale articolo sono alquanto più avari⁶⁸.

⁶¹ G. MOSCHINI, *Nuova guida di Venezia con 48 oggetti di arti incisi e un compendio della istoria veneziana*, Vallardi, Venezia 1847, p. V. Soggiornarono all'hotel *Europa* importanti personaggi tra cui Giuseppe Verdi, Theophile Gautier, William Turner, Marcel Proust.

⁶² IBIDEM.

⁶³ G. CECCHINI, *Nuova guida di Venezia di utilità pratica del forestiere*, per cura di Andrea Querini Stampalia, Venezia 1856, p. 32.

⁶⁴ M. ROMANI, *Viaggiatori e pellegrini nell'economia di Roma dal XIV al XVII secolo*, Milano 1948, citato da P. BATTILANI, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti*, cit., p. 321.

⁶⁵ G. WIEDMANN, *Nikolaus Muffel. Descrizione della città di Roma nel 1452*, Bologna 1999.

⁶⁶ La locanda dell'*Orso* era nella via già detta Sistina, da Sisto IV che la fece lastricare, e che fu poi detta dell'*Orso* dalla figura di quest'animale, scolpito in marmo all'angolo di via del Soldato o dei Soldati; cfr. A. D'ANCONA *Saggio di una bibliografia ragionata dei viaggi*, cit., p. 32.

⁶⁷ "Pur cercando la comodità negli alloggi, non la confondo con il lusso e la grandiosità; piuttosto l'ho in odio; si invece certa nitidezza, che s'incontra più spesso nei luoghi dov'è meno artificio, e che Natura onora di una tal grazia tutta sua". (*Essais*, III, 9).

⁶⁸ M. DE MONTAIGNE, *Viaggio in Italia*, cit., p. 232.

Sulle strutture ricettive romane abbiamo dunque infinite testimonianze sin dal XV secolo: lo stesso Muffel ci informa che di camere-locande pullulavano i pressi di piazza di Spagna. Nel corso del Seicento, il quadro dei proprietari delle locande fu fitto ed eterogeneo: “non solo cittadini stranieri [...] ma medici [...], professori di lingue, interpreti e ciceroni, nonché si intende bene, avvocati”⁶⁹. Nel corso del Settecento, Roma vide una esplosione delle strutture dedicate all'accoglienza:

porterebbe in lungo anche il semplice elenco degli alberghi grandi e piccoli, delle locande delle pensioni, che Roma vide sorgere dalla metà del secolo decimottavo in poi, specialmente nei dintorni di piazza di Spagna, del Corso, di via Babuino, di Ripetta, e anche nella parte più alta della città, mentre da per tutto pullulavano le stanze in famiglia e le abitazioni private, allestite da uso dei forestieri e contrassegnate dalla nota scritta “est locanda”⁷⁰.

Tra gli alberghi più accreditati a Roma alla metà del Settecento si ricordano i *Tre Re* (**Figura 56**), lo *Scudo di Francia*, la *Villa di Londra*, la locanda *Sarmiento* divenuta poi *Grande Europa*, la locanda della *Corazzina*, la locanda *Damont*, la *Stuart* e quella denominata del *Sor Giacinto*.

Nella locanda *Damont* in Via della Croce alloggiò Herder nel 1788 nel primo soggiorno romano e Lamartine nel 1811, e nella *Stuart* all'angolo di Piazza di Spagna e del Babuino alloggiò Lessing nel 1775. L'area preferita dai *touristes* divenne poi via dei Condotti dove erano rinomate la locanda di *Franz Roesler* e di *Madama Giacinta Cesari*⁷¹.

Stendhal suggeriva al cugino Romain (1828) di “Andare da *Franz*, in via Condotti; se non avesse posto, andare dalla Giacinta, di fianco alla dogana. Chiedere la camera al terzo piano, che ha 4 finestre e che costa 3 paoli. [...] Andare a cena dall'*Armellino* al Corso, di fianco al palazzo Sciarra: cenare con 26 baiocchi [...]. Da *Franz* si mangia con lista fissa alle 3 e alle 5; non lontano da *Franz*, sulla piazza di Spagna, c'è un celebre ristorante: provare questi tre”⁷².

Oltre che numerose, le strutture romane sembrano essere anche di buon livello e i viaggiatori non potevano sostarvi troppo a lungo a causa dei prezzi molto elevati; perciò la sosta nell'albergo diventava transitoria nell'attesa di trovare una sistemazione più comoda e abbordabile in un appartamento ammobiliato. Così De Brosses (1740), nel descrivere il suo arrivo a Roma:

Scendemmo alla locanda del *Monte d'Oro*, in Piazza di Spagna; è la migliore per gli stranieri in arrivo e quasi la sola; in una città così grande e piena di stranieri, le locande mancano quasi assolutamente. Non usa qui di prendervi alloggio, se non tra una posta e l'altra, e finché non si riesce a trovare quello che si chiama un *palazzo* nel parlare ampolloso di questo paese e, in termini correnti, un *appartamento ammobiliato*. E non mancheremo di trovarlo anche noi entro qualche giorno, dopo essere debitamente scorticati dall'oste del *Monte d'Oro*⁷³.

Data la grande presenza degli inglesi in Italia, entro il 1870 la città di Roma, oltre al suo hotel *de Londres*, vantava un hotel *de l'Angleterre*, un hotel *des Iles Britanniques*, un hotel *Brighton* e un hotel *Victoria* e il gruppo di pensioni vicino a via Condotti era conosciuto come il “ghetto inglese”. Il

⁶⁹ E. ZANIBONI, *Alberghi italiani*, cit., p. 132.

⁷⁰ IVI, pp. 133-134. Continua così lo studioso: “Per lasciar da parte gli innumerevoli alberghi popolari sul tipo della *Fontana*, del *Cavalletto*, della *Fiamma d'oro*, dell'*Albergo d'oro*, della *Colomba bianca*, della *Volpe*, del *Pozzo*, ecc., pur frequentati dagli stranieri più modesti, passeremo in men frettolosa rivista gli alberghi alla moda, non soltanto ricordati dai più cospicui viaggiatori del tempo, ma anche raccomandati dalle più accreditate guide straniere, dai più diffusi manuali per il viaggiatore e simili che solo alla fine del Settecento cominciano ad essere compilati con criteri pratici ed utilitari”.

⁷¹ Dove soggiornò Stendhal tra il 1816-17 e il 1823 e 1824, Von Raumer nel 1816 e 1839, Mommsen nel 1844 e il Gregorovius dal 1852.

⁷² STENDHAL, *Viaggio in Italia*, cit., p. 14

⁷³ C. DE BROSSES, *Viaggio in Italia*, cit., Lettera XXXVII, p. 320.

problema del gran numero degli stranieri in città era lamentato da Dickens e dalla moglie Kate che, arrivati a Roma il 30 gennaio 1844, presero alloggio all'hotel *des Iles Britanniques* gestito dal signor Meloni, commentando “abbiamo trovato questo hotel pieno zeppo, salvo un appartamento”⁷⁴ (Figura 57).

Procedendo verso Sud, in una città cosmopolita e ambita come Napoli, sembra emergere una situazione alberghiera piuttosto caotica e poco organizzata; secondo Zaniboni,

“Col secolo XVII, il quartiere dei forestieri e degli alberghi di sosta a poco a poco dai pressi immediati della Marina al non lontano Largo di Castello; con la fine del secolo sorgono anche i primi alberghi in via Toledo. Come Napoli era ancora la città di mare più popolosa d'Europa, così la popolare Piazza di Castello, centro rumoroso e variopinto d'ogni traffico, poteva allora essere assomigliata soltanto a piazza san Marco a Venezia o a Campo di Fiore a Roma, tutta brulicante come era di osterie e di botteghe, di mediatori e di banchieri, di carretti con gelati ed acque minerali, di teatrini di ogni ordine, di cantastorie, di cerretani e di donne in libertà. I suoi alberghi, i cui proprietari erano spesso stranieri, avevano siffatta impronta di vita disordinata, chiassona e anche licenziosa, che non a tutti gli ospiti potevano lasciare simpatico ricordo; il quale appare ancor meno favorevole rispetto alle camere locande che pullulavano nei vicoli adiacenti, presso i Guantai e la Corsea, e dove per molti il sonno era reso per fin difficile dagli inauditi rumori, e ingrato dagli innocenti, ma non innocui né imbelli coinquilini”⁷⁵.

Nel 1594 Fynes Moryson già denunciava questa situazione di ‘disordine’ cittadino: “nelle vicinanze del mercato ci sono molte locande povere e malfamate e la città, pur avendo una gran quantità di case dove è possibile dormire e mangiare, non è rinomata per il trattamento delle sue locande”⁷⁶.

Il carattere cosmopolita e caotico delle locande napoletane si mantenne fino al declinare del Settecento: L. G. Hirsh, che aveva preso alloggio col suo principe proprio in una di queste locande, non nominata, annotava nel 1753: “il padrone è uno spagnolo, la padrona una inglese, la guardiana una mora, il cameriere italiano, il cuoco francese e noi tedeschi”⁷⁷. Nella stessa città, circa settant'anni dopo, Stendhal continuava a lamentare il gran numero degli stranieri che lo costrinsero ad una sistemazione di ripiego; egli corse “gli alberghi per cinque ore; devono esserci qui due o tremila inglesi; metto il nido alla fine a un settimo piano, ma è di faccia al San Carlo e vedo il Vesuvio e il Mare”⁷⁸.

Tra gli alloggiamenti più citati nei libri dei viaggiatori si ricordano la locanda all'insegna del *Cappello Rosso*, vicino alla chiesa della Madonna della Pace dei Teatini e la locanda detta *del Francese* di Madame Bontù, al largo di sant'Anna di Palazzo. Gli alloggiamenti preferiti si trovavano però nel borgo del Castello dove sostarono anche Ranieri Calzabigi e W. Goethe⁷⁹ (Figura 58):

“alla locanda del Signor Moriconi al Largo del Castello” è questo l'indirizzo, non meno pomposo che accogliente al quale potrebbero ora esserci recapitate lettere dalle quattro parti del mondo. Intorno al grande castello in riva al mare si stende una vasta spianata, che pur essendo cinta di case da ogni lato, non è chiamata piazza, ma largo, probabilmente fin dai tempi remoti in cui era un campo non circoscritto. Su uno dei quattro lati sporge una grande

⁷⁴ C. DICKENS, *Impressioni italiane*, cit., p. 133. Questo albergo, situato presso Piazza del Popolo, divenne celebre negli annali del tempo romantico; ad esso succedette, quasi di fronte, il non meno famoso albergo *delle Russie* che era già ultimato nel 1849. La fondazione di questi due alberghi si deve al tedesco Edoardo Freytag.

⁷⁵ E. ZANIBONI, *Alberghi italiani*, cit., pp. 159-160.

⁷⁶ A. MOZZILLO, *Il Napoletano. Da Boccaccio a Goethe*, Napoli, Electa, 1995, p.24

⁷⁷ Citazione ripresa da E. ZANIBONI, *Alberghi italiani*, cit., p. 160.

⁷⁸ STENDHAL, *Roma, Napoli Firenze*, cit., p. 202.

⁷⁹ *Wolfgang Goethe alla locanda del signor Moriconi*, in *Napoli nobilissima*, serie I, volume II, 1893, pp. 92-94.

casa d'angolo, e fu appunto in una spaziosa sala d'angolo che ci insediammo, godendo di bella e libera vista sul piazzale sempre animato. All'esterno un lungo balcone di ferro corre davanti a varie finestre, girando intorno all'angolo dell'edificio; se non fosse per il vento sferzante, staremmo sempre lì e non vorremmo mai staccarcene. La sala è vivacemente decorata e soprattutto il soffitto, con i suoi cento riquadri rabescati, ci avverte che siamo ormai vicini a Pompei ed Ercolano. Sarebbe dunque un gran bell'ambiente, ma purtroppo non si vede ombra di focolare né di camino, mentre febbraio si fa sentire anche qui. Io sentivo proprio il bisogno di un po' di calore"⁸⁰.

Alla metà del XVIII secolo, l'albergo più famoso di Napoli divenne quello chiamato *delle Crocelle*, nel quartiere più aristocratico e più tranquillo di Chiaia, "fondato intorno alla metà del secolo in due palazzi già appartenenti al convento dei padri Crociferi, detto dal popolo delle Crocelle"⁸¹. L'albergo fu meta abituale di *tous les étrangers riches*, come osservò nel 1779 Giacomo Casanova suo ospite⁸².

Negli anni ottanta del Settecento, i principali alberghi che componevano l'offerta ricettiva della città erano i seguenti: "la locanda *della Vitoria*, la locanda di Emmanuele Gaiola, detta anche *Emmanuele da Napoli*, o semplicemente *di Emmanuele presso alla Tuillerie* [alla villa reale], l'albergo *delle Crocelle*, la *Villa di Londra* o albergo *Imperiale*, la locanda *di Svezia* nel palazzo principale di Strongoli, la *Villa di Marocco*, la locanda *di Batiston* ai Guantai, ed alcune altre"⁸³.

Ecco i suggerimenti di Stendhal (1828), per il soggiorno a Napoli del cugino Romain:

"Il primo giorno si va dormire a Velletri, si attraversa il più bel bosco presso Ariccia. Da Roma si sarà andati a Castel Gandolfo, a Frascati e a Tivoli. Il secondo giorno si va a dormire a Terracina, dopo aver attraversato le paludi pontine. Il terzo giorno a Capua e a mezzogiorno del quarto si arriva a Napoli [...]. Non è facile trovare alloggio a Napoli: vedere l'albergo dell'Universo sopra il caffè Italia; vedere gli alberghi a Santa Lucia, prendere una camera al quarto piano: si vedono il Vesuvio e il mare. Tutte le sere alle sei più di una barca parte per Ischia, vogliono dieci Carlini, se ne danno tre o cinque al massimo. S'arriva alle sette del mattino: andare a Casamicciola, prendere alloggio da un contadino; gli si danno due o tre carlini al giorno, la moglie cucina; prendere un asino e andare a Forio, città di ottomila anime; il giorno dopo andare alla villa che sovrasta la cittadina, fino a che non ci si trova dirimpetto Capri. Dall'Isola d'Ischia ci si potrebbe imbarcare per Mola di Gaeta, tutto questo deve costare uno scudo o due. A Mola prendere alloggio alla casa di Cicerone, fissare il prezzo; la colazione, la cena e la camera devono costare cinque franchi"⁸⁴.

⁸⁰ J.W. GOETHE, *Viaggio in Italia*, cit.; il brano sopra riportato è tradotto da A. MOZZILLO, *Il Napoletano*, cit., p. 36.

⁸¹ E. ZANIBONI, *Alberghi italiani*, cit., p. 162.

⁸² IBIDEM. Di fronte all'albergo, sul mare, era posto un luogo di delizia, che fino alla seconda metà del Settecento appartenne al principe Michele Imperiali, mancato il quale senza eredi passò ai Borboni, divenendo una delle residenze preferite della regina Maria Carolina. Con l'entrata a Napoli di Giuseppe Garibaldi, l'edificio divenne la redazione del giornale *L'Indipendente* fondato e diretto da Alexandre Dumas, che al casino abitò per sette anni. L'edificio, passato ai privati, ospitò un albergo, prima conosciuto come *Pensione Washington* e poi come albergo *Hassler*, quest'ultimo divenuto in breve tempo particolarmente noto e rinomato. Nel 1882 il prestigio dell'albergo *Hassler* fu offuscato dal nuovo *Grande Albergo Vesuvio*, commissionato da Oscar Du Mesnil, verso cui si orientarono presto i nomi più celebri del bel mondo. A questi si aggiunsero gli alberghi *Santa Lucia* (costruito nel 1900) ed *Excelsior* (di poco successivo), che, insieme ai più recenti *Royal* e *Continental*, formano oggi il gruppo dei più prestigiosi alberghi novecenteschi di Napoli.

⁸³ B. CROCE, *Aneddoti di varia letteratura*, Laterza, Roma-Bari 1954, 4 volumi, vol. 3, p. 17.

⁸⁴ STENDHAL, *Viaggio in Italia 1828*, cit., pp. 20-22.

Sempre a Napoli, benché alloggiato all'hotel *Vittoria*, Dickens (1846) dipinse un ritratto meraviglioso delle locande della città:

“Le locande rassomigliano talmente ad abitazioni di folletti, da essere infinitamente più divertenti dei migliori alberghi di Parigi. Ce n'è una vicino Valmontone (perché è Valmontone quella città circolare, difesa da mura, sul monte dirimpetto) alla quale si accede attraverso un pantano profondo fino al ginocchio. Sotto c'è un loggiato aperto e un cortile buio e pieno di stalle vuote e ripostigli e una lunghissima cucina don un lunghissimo tavolone con una lunghissima panca, dove un gruppo di viaggiatori, tra cui due preti, si affollano accanto al fuoco, mentre la loro cena si cuoce. In cima alle scale c'è, per sedersi, una galleria di mattoni rustici con minuscole finestre munite di minuscoli pezzi di vetro nodosi e tutte le porte che danno su questa (una dozzina o due) fuori dai gangheri, e una nuda asse su dei cavalletti a mo' di tavola, attorno alla quale trenta persone potrebbero comodamente desinare, e un camino già da solo grande quanto un salottino per la colazione, dove alcune fascine che bruciano scoppiettando illuminano le più brutte e le più grottesche delle facce, disegnate a carboncino sui lati imbiancati del camino da altri viaggiatori [...]. I letti nelle stanze adiacenti sono del genere più animato. Non uno scampolo di specchio in tutta la casa e i recipienti per lavarsi sono gli stessi utensili per la cucina”⁸⁵.

Che si trattasse di un lussuoso albergo o di una più modesta locanda, l'arrivo in città era sempre un toccasana per i *touristes*, affaticati da lunghi e spossanti viaggi. Sia nelle grandi città che nei piccoli centri, affianco a strutture ricettive semplici e figlie della tradizione culturale dei luoghi, furono aperti alberghi di più alto livello per rispondere alle esigenze di una schiera di viaggiatori sempre più ampia ed esigente: queste strutture coesisterono all'interno delle grandi città proponendo così un panorama ricettivo variegato e rispondente ad ogni tipo di evenienza.

3.4 Un viaggio per alberghi di un lord inglese: *A Road-Book for travellers in Italy*

Tra le centinaia di testimonianze di *touristes* in giro per l'Italia, il *Road-Book for travellers in Italy* pubblicato nel 1840 emerge per alcune peculiarità; l'autore del testo, Capt. Jousiffe, fu personaggio alquanto misterioso, probabilmente capitano di mare di origini inglesi e sicuramente viaggiatore incallito; oltre alla guida per viaggiatori nella penisola italiana, scrisse anche uno *Steam-boat excursion to Lisbon, Cadiz and Gheraltar, and the ports of Spain in the Mediterranean* (1836), un *Road-Book for Geneva and Chamounix* (1838), una guida per la Svizzera (1839) e *The European Indicator or Road-Book for all countries* (1840).

La guida del capitano Jousiffe è incredibilmente ricca di particolari nella descrizione degli alberghi del suo viaggio italiano; ad essi è dedicato il primo paragrafo relativo ad ogni città visitata e sono spese sempre alcune parole e efficaci commenti sulle soste effettuate lungo il suo percorso; l'autore porta particolare attenzione alla bellezza della *location* delle strutture ricettive e ai servizi resi dalle stesse (ristorante, cucina, privacy e comfort delle camere, pulizia, disponibilità e lingua parlata dai gestori). Le poche (solamente cinque) rappresentazioni iconografiche della guida riportano esclusivamente immagini di alberghi (**Figura 59**).

⁸⁵ C. DICKENS, *Impressioni italiane*, cit., pp. 220-221.

Tra le notizie di introduzione al testo, dopo alcune informazioni utili sui passaporti da procurarsi per il viaggio in Italia, le valute presenti, i banchieri, il servizio di posta, le vetture, le diligenze e i vaporetto, vi è un breve resoconto sulle *Inns of Italy* che, a detta dell'autore erano, "nonostante il forte aumento dei viaggiatori in questi venti anni, ancora le peggiori di tutti i paesi in Europa, ad eccezione di quelle delle città più grandi e frequentate, come Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, e alcune poche che sono sparse sulle grandi strade":

"[...] it is a lamentable fact, then even at the present day the traveller is obliged, however short his stay is intended to be, to alight from his carriage and bargain not only for the apartments he desires to occupy, but for the meals for himself and servants and indeed for every tristing thing he may want. Should he neglect this, hi is presented with a bill upon his departure (and which is frequently not forthcoming until the last minute) that at once taxes his good temper and forbearance, in no small degree; the most respectable innkeepers admit this evil, it has however become by habit so much a custom that it is better to prevent disputes (which generally end in the traveler being obliged to pay however exorbitant the charge may be) to conform to the custom of the country. When once the bargain is made, it is strictly adhered to by the innkeeper, who appears perfectly unconscious of the disgust he excites in the mind of an Englishman by asking frequently double the price he means to take. As however there are good and bad in all countries, so there are in Italy some good and highly respectable innkeepers, whose establishment, both in outward appearance and internal comforts, vie with the best hotel of England, France or Germany. Those situated upon the route travelled by the author, he gives a description of in their places, and he recommends them with confidence to the traveler"⁸⁶.

La guida è strutturata in tratte di percorrenza all'interno delle quali vengono descritte le soste di maggior interesse. Il viaggio del capitano comincia a Genève in direzione Milano attraverso il passo del Sempione: gli alberghi della città di partenza sono definiti in genere *clean and comfortable*; una volta passato il Sempione però il livello degli alloggiamenti si abbassava notevolmente fino a divenire *tolerably good*; a Domodossola all'hotel *de Ville*, vecchia locanda di posta gestita da Leopold Casnedi, gli appartamenti apparivano ampi e ben forniti, buono lo stallaggio per i cavalli⁸⁷; il percorso continua verso il lago di Como, sostando prima all'Hotel *du Lion d'Or* a Fariolo, gestito da G.D. Campazzi, definito *a good inn* e poi all'hotel *de la poste* di Baveno: qui la splendida posizione dell'albergo aveva indotto molte famiglie inglesi a risiedervi per lunghi periodi "and they express themselves satisfied with the civility and attention of a proprietor, who will procure boats for a visit to the Borromean Islands"⁸⁸. Tappa successiva era Arona dove si poteva soggiornare al Grand Hotel *de la poste*, "a clean, comfortable and well conducted house, with a good cuisine" oppure all'hotel *Royal*, gestito da Carlo Boniforti. Una volta arrivati a Sesto Calende, l'autore sconsigliava vivamente di soggiornare alla stazione di posta, definita "a very dear and dirty inn"⁸⁹. Secondo il capitano, i viaggiatori avrebbero dovuto insistere a farsi accompagnare al *Serpent* hotel. Il viaggio verso Milano continuava attraverso Gallarate e Rho; una piacevole escursione era suggerita a Varese "a clean and handosome town, containing two good inns"⁹⁰ e a Como, dove si sconsigliava vivamente di sostare all'*Angel* hotel (*it never wass a good inn*) e al *Crown* hotel, gestito dalla stessa famiglia con "*impositions and insolence*". L'albergo migliore di Como era sicuramente il grand hotel *del monte di Brianza*, nella strada di Porto Torre, gestito dai fratelli Carughi:

⁸⁶ CAPT. JOUSIFFE, *A road- book for travellers in Italy*, second edition, Meline, Cans and co., Brussels 1840, pp. XXXII-XXXIII.

⁸⁷ IVI, p. 5. L'altro hotel della città, hotel d'*Espagne* gestito da Jacques Nicolazzi, "has lately been repaired".

⁸⁸ IVI, p. 7.

⁸⁹ IVI, p. 8.

⁹⁰ IVI, p. 9. L'autore cita qui l'hotel de l'Etoile e il Grand hotel de l'Ange gestiti dalla famiglia Ronchi.

“It is a grand establishment and contains large and convenient apartments, very handsomely furnished, and so connected that large or small families will find themselves very comfortably situated. There are also very neat chambers for single persons; the service of the table is conducted with great propriety, the dinners are very good and the landlord, who appeared extremely anxious of give satisfaction, stated that he had excellent wines of every description; good carriages and horses for excursions or journeys of any length. The post relay, and the bureau of the imperial and royal diligences are at this hotel, which is placed in an open and airy situation, commanding some fine views of the country and within three minutes ride or six or eight minutes’ walk of the port and station of the steam-packet”⁹¹.

Sono ben dieci gli alberghi menzionati per Milano⁹², ma tra questi emergono l’hotel *Reichmann* situato al 4203 di corso della Porta Romana e l’hotel *Helvetique de la Galerie* in corso de Servi. Il *Reichmann*

“[...] is situated in a quiet and fine street, in the centre of the town, near the cathedral, theatres, and public offices, it presents a noble and very extensive front, a handsome entrance, and an extensive court-yard, surrounded by a colonnade, so that the large and excellent stabling , coach-houses, and offices are attained under cover; on the farther side, looking into a very neat garden, is the sale a manger, a splendid and comfortable room in which during the season from 150 to 200 persons frequently dine.

The apartments, consisting of suites conveniently arranged for large or small families, and single persons, are exceedingly comfortable, being furnished with elegance in the English style, carpeted throughout and having either French chimneys or stoves. The beds are excellent, most of them being furnished with the French patent mattresses; the private saloons are particularly convenient for the bed-chambers and are furnished with a taste and elegance only to be met with in hotels of this class in Paris and London. The Kitchen department is conducted with every regard to the tastes of the different inmates; the cooking is excellent, and the service of the *table d’hote* is conducted with great propriety; a dinner consisting of everything in season is served with much taste at four o’clock daily; private dinners are served any hour, and those who prefer dining in their own apartments have an opportunity of naming the dishes they desire provided. There are handsome marble-baths contiguous to many of the chambers, so that baths can be had at a few minutes’ notice. Carriages and horses of very superior and various descriptions are kept at the hotel for promenades or journeys, and the traveler upon application to the proprietors (one of whom speaks English) will be furnished with a useful poste-route for all the principal roads of Italy”⁹³.

L’hotel *Helvetique de la Galerie*, gestito da Jacques Coatz,

⁹¹ IVI, pp. 10-11. I prezzi erano buoni e l’unica nota negativa apportata dal nostro capitano era il fatto che i gestori dovessero imparare l’inglese.

⁹² Tra gli altri sono ricordati l’Albergo *Reale*, sconsigliato per l’impertinenza dei conduttori; l’hotel *de la Grande Bretagne* e la *Croce di Malta*, raccomandati da Mrs. Starke, l’hotel *de la Belle Venise*, hotel *de l’Ancre*, il Grand Hotel *de la Reine d’Angleterre*, l’ancien hotel *du Puits*, l’hotel *le Mariono*. Per ognuno di essi l’autore non dimentica di fare una breve descrizione e apportare giudizi sulla gestione degli stessi.

⁹³ CAPT. JOUSIFFE, *A road-book*, cit., pp. 21-22. L’autore aggiunge un proprio giudizio personale: “This hotel has long been the resort of many English families of distinction, and is distinguished for the attention of the proprietors (who are Swiss), its internal comforts, and the uniform and moderate charges. In the garden of the hotel there is a very pleasant room, lately fitted up as a reading smoking-room. Messrs. Reichmann are very attentive to their business and do all they can to give satisfaction. I can highly recommend their establishment”.

“[...] is upon a large scale and contains numerous suites of very handsome apartments, handsomely furnished and fitted up in a very comfortable and superior manner. The apartments are so arranged as to be convenient for large or small families, having saloons and any number of bed-rooms close to them; there are also a great many very comfortable bed-rooms for single gentlemen. The vastness of the premises enables the landlord to offer his apartments at various prices and upon such reasonable terms that he trust all comers will be suited; there is a *table d’hôte* at five o’clock daily; for the inmates of the hotel private dinners are served at any hour they may be desired, by an excellent French cook. Carriages for town or country may be had in the hotel, where there are good stabling and lock-up-coach-houses”⁹⁴.

Il viaggio del capitano continuava da Milano verso Firenze⁹⁵ e poi Roma passando per Piacenza, Firenzuola e Parma, soggiornando rispettivamente all’hotel *San Marco* (*‘large, clean, and good table’*), all’hotel *de la Croix Blanche* (*‘small, clean and comfortable; good table and an attentive landlord’*) e al Grand hotel *de la Poste*, gestito da Tommaso Marchesi, recentemente ingrandito e abbellito di numerose camere di grande comfort. A Parma, all’hotel *de la Poste*, “*The court-yard is surrounded with galleries which being kept extremely clean have a light and pleasing effect. The stabling is very good and there are extensive and safe coach houses*”⁹⁶.

In sosta a Bologna, il capitano suggeriva il pernottamento al Grand Hotel *Suisse*, vecchia stazione di posta, conosciuto anche come *Albergo Reale ed Imperiale* o *Royal Hotel*; la struttura recentemente restaurata, era stata arredata con un gusto di qualità superiore. Il proprietario, il signor Brun, era svizzero e, capendo i gusti degli inglesi, “non si è risparmiato in nessun modo per arredare i suoi numerosi appartamenti in uno stile raramente incontrato in Italia”:

“the apartments consist of private sitting-rooms, with bed-rooms, conveniently arranged for large or small families, or single persons; a very handsome *salle à manger* in which there is a *table d’hôte* at four o’clock daily; private dinners are served at any hour they may be desired. There are numerous chambers for servants. Good stabling and lock-up coach-houses; carriages for the town or promenade may be had at the hotel”⁹⁷.

Una volta arrivati a Roma, il capitano cita anzitutto l’hotel *de Londres* in piazza di Spagna (*much complained in 1839 for the extravagant charges, the careless indifference of the junior landlord and the inattention of the servants*), seguito dal Grand Hotel *de Russie*, gestito da Edouard Freytag (**Figura 60**):

“One of the largest hotels in Rome, is situated in the splendid square of the People (Piazza del Popolo), immediately contiguous to the magnificent promenade of the Pincian hill, of which, from many of the apartments, an extensive and highly picturesque view is obtained. The entrance to the hotel is very elegant, and the view of the terraced garden, in imitation of the ascent to the Pincian hill, is extremely interesting. The hotel is furnished with much elegance, and in addition to numerous private saloons, and sitting rooms, contains near 200 beds of a first-rate description [...]. English, French and German papers are received daily at

⁹⁴ IVI, pp. 22-23.

⁹⁵ Per la descrizione degli alberghi di Firenze, cfr. INFRA, cap. 5.

⁹⁶ CAPT. JOUSIFFE, *A road-book*, cit., p. 33.

⁹⁷ IVI, p. 34. L’autore aggiunge: “this is a very superior establishment; the *table d’hôte* is excellent and the hotel altogether appears to be conducted in a liberal and highly respectable manner. I can with confidence recommend it to the notice of English travelers”.

the hotel. There are handsome baths, which may be had at any time by giving an hour's notice"⁹⁸.

In piazza di Spagna si trovava l'Hotel *d'Europe*, gestito da Gothard Melga, lo stesso proprietario del Grand Hotel *delle Crocelle* di Napoli, *which is conducted in the same able manner as the Europe at Rome, which has deservedly gained the name of being one of the best hotels upon the continent*⁹⁹.

L'autore non manca di ricordare anche l'hotel *des Iles Britanniques* gestito da P. Meloni, situato in piazza del Popolo, *"a large and handsome building, and contains besides numerous private sitting rooms a very great number of handsome bad-rooms"*¹⁰⁰ e l'hotel *d'Allemagne*, gestito da Roesler Franz, situato in via dei Condotti, davanti al consolato britannico¹⁰¹.

Sulla strada tra Roma e Napoli, il nostro capitano inglese annotava solo quattro soste degne di nota, tra cui la prima a Cisterna all'hotel *Parete*, poi a Terracina, all'hotel *de la Poste* (*dirty and dear*), poi a Mola di Gaeta, all'hotel *della villa di Camposele* (*beautifully situated in an orange and lemon grove, [...] very clean and comfortable*), e infine a Capua, all'hotel *de Belle Vue*¹⁰².

A Napoli vengono ricordati cinque alberghi, a cominciare dall'hotel *Vittoria*, gestito dal signor Martin, situato all'ingresso sella splendida passeggiata della riviera Chiaia:

"The hotel contains numerous suits of rooms conveniently arranged for large or small families and single persons; the whole of them handsomely and comfortably furnished. Some of the saloons are furnished in a unique and splendid style, particularly the Chinese saloon which contains many objects of great antiquity. The hotel is conducted with great liberality and much to the satisfaction of the inmates.

This was undoubtedly the leading hotel at Naples at the time of the author's visit. The crown-prince of Bavaria was residing at this hotel [...] the proprietor of this hotel is a connoisseur in painting and antiques, of which he has a large and valuable collection; he is happy to show them to strangers at any time. The Chinese saloon should be seen by all person who have a taste for those things"¹⁰³.

L'autore raccomandava però anche il soggiorno al Grand hotel *delle Crocelle* condotto *"in a very superior manner da M. Melga junior, who assiduously attends to every department of his extensive establishment"* **(Figura 61)** e all'hotel *de la Grande Bretagne*, gestito da Horace Bonaccorsi, *one of the best hotels in Naples*.¹⁰⁴

Anche l'hotel *Belle-Vue* situato nel centro della riviera di Chiaja e l'hotel *de l'Esperance* gestito da Pietro Iorio in via della Speranzella rispondevano alle caratteristiche definite più che accettabili dal nostro autore¹⁰⁵. Nei dintorni di Napoli, il capitano suggeriva il soggiorno all'hotel *de la Ville de Rome* e all'hotel *de Londres* situati a la Cava e gestiti dal medesimo proprietario: entrambi mostravano grande attenzione al comfort dei viaggiatori¹⁰⁶. A Castellamare, il *New Hotel Royal* era stato aperto da

⁹⁸ IVI, pp. 71-72.

⁹⁹ IVI, p. 72.

¹⁰⁰ IVI, p. 73.

¹⁰¹ IVI, pp. 74-75. *The hotel contains many suits of apartments for large or small families, besides numerous bed-rooms for single persons. It is neatly and comfortably furnished, and is really what in England would be called a comfortable house.* Tra gli alloggiamenti suggeriti in città ricorda anche l'hotel *Cesari*, in via di Pietra 39 (*a clean, well furnished, and comfortable house, containing numerous handsome apartments, which are let after the manner of the furnished hotels in Paris*), mentre sconsiglia il soggiorno all'hotel *de la Grande Bretagne*, situato in via del Babuino (*it never was a good hotel*).

¹⁰² IVI, pp. 99-100.

¹⁰³ IVI, pp. 109-110.

¹⁰⁴ IVI, p. 111. *"The accommodations are of a superior description and there is a table d'hôte and coffee-room"*.

¹⁰⁵ IVI, p. 112.

¹⁰⁶ IVI, pp. 132-133.

poco *in a very superior style* da Bernardo Chiessara di Verona, a *very respectable man, who has had a many years experience in conducting hotel*¹⁰⁷.

Da Napoli e dalle sue bellezze, il nostro capitano riprendeva il viaggio verso nord, attraversando di nuovo Roma, passando da Perugia e per Firenze per scoprire le meraviglie di Toscana: Livorno, Pisa, Lucca, con una breve sosta ai Bagni di Lucca¹⁰⁸. Da lì il viaggio riprendeva verso Genova¹⁰⁹, dove il soggiorno migliore sembra essere quello presso l'Hotel *de la Croix de Malte, an excellent inn*, molto stimato dagli inglesi come l'hotel *de Londres*, gestito da Gaetano Pinello Rotondo. Nei primi anni Trenta dell'Ottocento aveva aperto in città anche il *Nuovo Albergo d'Italia*: "*the keeper of it is a very shuffling fellow and his charges are exorbitant: he is connected with the vetturini, who do all they can to take passengers to the house*"¹¹⁰.

Proseguendo verso Torino, tra gli hotel della città veniva ricordato il Grand hotel *d'Europe*, chiamato anche *The Universe*, situato in piazza del Castello e gestito da Jean Mottura: "*used to be frequented by the English, but the charges are so glaringly exorbitant that they are fast deserting it. There is no table d'hôte, and the dinners served in and from the restaurant are very expensive and except a very good high price is paid they are not good. At present this hotel is not to be recommended*"¹¹¹.

Migliori sistemazioni in città potevano trovarsi all'hotel and pensions *Suisse*, in via Carlo Alberto 18 e gestito dai signori Chapusot e Rozzi: *will be found a large and very comfortable house; it makes up at present near eighty beds, and from the improvements now making, there will be upwards of a hundred*. La sua peculiarità è la presenza "*in the yard of the hotel di un cabinet de lecture in which the newspapers etc., of several countries can be seen*"¹¹².

L'hotel e pension *Feder*, situata a sinistra della *rue du Po* era una delle migliori e più convenienti strutture ricettive in città: *it contains many suits of handsome apartments, calculated for the reception of large or small families, besides a great many separated chambers*. veniva offerto il servizio di *table d'hôte* e di *private dinner* nella sala ristorante o negli appartamenti privati: *madame feder is a clever, active and very agreeable person; she attends personally to her dinners and every department of her establishment*¹¹³.

Il viaggio da Torino continuava verso Milano, passando per Vercelli e Novara per concludersi e tornare, attraverso il passo dello Spluga, verso Bale e Baden Baden.

Il *Road-Book* del capitano Jousiffe è stata una fonte di informazioni preziosissime per la descrizione degli alberghi nel suo viaggio attraverso l'Italia e per i suoi pungenti commenti sul livello dei servizi offerti dagli stessi; il testo ci offre il punto di vista di un viaggiatore inglese elitario, al tramonto dell'epoca del *Grand Tour*; si trattava di un uomo colto, ma non più ossessionato dalla ricerca delle bellezze dei luoghi, bensì attento al comfort dei luoghi di pernottamento, alla *location* degli stessi, alla qualità dei servizi offerti, alla liberalità e alla disponibilità dei gestori: il significato del viaggio aveva assunto un nuovo valore che era intrinseco al piacere del viaggio stesso.

¹⁰⁷ IVI, p. 133. *Nothing can exceed the delightful views obtained from the veranda of this hotel.*

¹⁰⁸ Per le descrizioni degli hotel in queste città cfr. infra, cap. 5.

¹⁰⁹ Con soste a La Spezia all'hotel *Royal de l'Universe* e alla *Croix du Malte* e a Sestri, pernottando al Grand Hotel *de la Belle Europe*. CAPT. JOUSIFFE, *A road-book*, cit., pp. 170-171.

¹¹⁰ IVI, p. 173.

¹¹¹ IVI, p. 181.

¹¹² IVI, p. 182.

¹¹³ IVI, pp. 182-183.

3.4 L'usanza delle camere-locande e degli appartamenti ammobiliati

Nonostante la presenza nelle città italiane di numerose locande, osterie e alberghi che lentamente si specializzarono nel corso dei secoli del *Grand Tour*, nel periodo che va dalla fine del Cinquecento e per tutto il Settecento molti viaggiatori preferirono comunque l'alloggio presso case private, una soluzione ritenuta più economica e più confortevole e adatta a permanenze più lunghe. I viaggiatori stranieri sembravano apprezzare la maggiore riservatezza offerta da queste particolari sistemazioni, grazie alla possibilità di usufruire di camere e interi appartamenti privati, senza contare il fatto che gli affitti avevano fama di avere dei prezzi ben abbordabili¹¹⁴. I giudizi su questa tipologia di struttura ricettiva piuttosto esclusiva erano in genere piuttosto positivi per tutta Italia fin dalla fine del XVI secolo: ciò vale per Montaigne (1581) -con le dovute eccezioni-, per Audebert (1574-1578) e per Moryson (1591). Alla fine del XVI secolo, Moryson fu ospite a Padova e a Venezia in camere locande dove gli vennero forniti una stanza individuale e un vitto abbondante ben cucinato a un prezzo abbordabile¹¹⁵. Lo scrittore ci fa sapere che a Padova: “Nel contratto per la camera è compresa la cottura di alcuni cibi e la locandiera rifornisce anche di canovacci, tovaglia, lenzuola e asciugamani”¹¹⁶. Audebert alloggiò a Bologna in casa di Messer Francesco della Rota “in stanze silenziose, lontano dalla piazza e dalle scuole, in un quartiere sano e abitato da gente rispettabile”¹¹⁷.

La forma ricettiva della camera-locanda, iniziata nel Quattrocento e ripresa nel Rinascimento, ebbe una decisa svolta, anche a livello imprenditoriale, nel corso del Settecento: secondo Battilani

“molte di quelle famiglie che spesso affittavano camere ai viaggiatori ampliarono la propria abitazione per ospitare più di una persona contemporaneamente: in altre parole iniziò la trasformazione delle case in piccole pensioni, spesso specializzate nell'accoglienza di categorie omogenee di turisti sulla base della nazionalità o della professione”¹¹⁸.

La struttura della camera-locanda si specializzò dunque nel corso del Settecento nella ‘pensione’ che ospitava ‘categorie’ ben precise di avventori: giudizi positivi ed entusiasti per questo tipo di alloggio furono espressi da Goethe, Herder e molti altri che si dichiararono più che soddisfatti delle “pensioni romane per artisti”¹¹⁹. Il pittore Jonathan Skelton si diceva orgoglioso, nel 1758, di poter usufruire di una dimora dove alitava ancora la presenza di pittori illustri come Claude-Joseph-Vernet:

“io mi sono sistemato in un meraviglioso locale a Trinità dei Monti, una delle più belle posizioni di Roma. Di qui si cede quasi tutta la città e gran parte della campagna e la famosa villa Madama (dove Wilson ha dipinto quella veduta di Roma che ho sempre ritenuto il suo quadro più bello). Io avrò la splendida opportunità di dipingere dal mio studio tutti i cieli della sera che desidero e sicuramente sarò ispirato vivendo nel palazzo che è stato di una regina e nello stesso appartamento occupato da Vernet quando era a Roma e a ottanta o cento iarde

¹¹⁴ Leigh Hunt, per esempio, nel 1822, pagò neppure trenta sterline annue a Genova per un palazzo di quaranta stanze, scale e terrazza di marmo. Cfr. A. BRILLI, *Il viaggio in Italia*, cit., p.

¹¹⁵ A. MORYSON, *An Itinerary* (1591), 4 voll., a cura di J. MACLEHOSE, Glasgow, 1907-08, vol. II p. 148.

¹¹⁶ Ivi, pp. 148-150.

¹¹⁷ N. AUDEBERT, *Voyage d'Italie (1574-78)*, 2 voll., a cura di A. OLIVERO, Roma, 1981, vol. I, p. 159.

¹¹⁸ P. BATTILANI, *Vacanze di pochi*, cit., p. 321.

¹¹⁹ A. BRILLI, *Il Viaggio in Italia*, cit, p. 162.

dalla casa dei celebri pittori Nicolò e Gaspare Poussin! Pagherò sei sterline l'anno e altre quattro sterline l'anno per i mobili”¹²⁰.

Soprattutto a Roma, andare a pigione nelle pensioni private, usufruendo anche di una buona cucina casalinga, rappresentava una soluzione consigliata in alternativa al più costoso albergo. La pensione si identificava quindi come un altro dei tanti volti dell'ospitalità a pagamento, nata per soddisfare le esigenze di un viaggiatore dai tratti sempre più molteplici. Nell'ultimo scorcio del Settecento, a Roma più che in qualsiasi altra città italiana, nacquero ben presto pensioni gestite da inglesi e francesi, come la pensione *Duprez*, la pensione *di Londra*, la pensione di *M. Smith*¹²¹. Gli appartamenti ammobiliati più richiesti erano situati a Trinità dei Monti dove si trovava il celebre Caffè degli Inglesi che era un punto di riferimento della vita culturale del luogo. Da lì, una delle migliori posizioni di Roma, si vedeva quasi tutta la città e gran parte della campagna: un osservatorio ideale per i pittori. De Brosses (1740) e la sua comitiva trovarono alloggio

“abbastanza comodamente in una casa d'affitto in piazza di Spagna, di fronte alla fontana della Barcaccia, ai piedi e di fianco della trinità dei Monti [...] La signora Peti, degnissima padrona di casa, ci fornisce in abbondanza di tutto il necessario, eccetto le cortine del letto che, in questo paese, sono considerate come una superfluità riprovevole. Accidenti! Non sono abbastanza abituato alle usanze di questa gente, e voglio darmi al lusso di possedere una tenda di saia grigia. Abbiamo tirato a sorte le stanze; l'illustrissimo naso del cugino Loppin ha vinto l'appartamento migliore”¹²².

Nel Road-Book del capitano Jousiffe, così si descrivono le *houses and apartments furnished* della città:

“the houses at Rome are mostly upon a large scale; it is therefore difficult to meet with a whole house; there are however some occasionally to be met with. The furnished lodgings are very numerous, some of them consisting of many rooms very elegantly and commodiously furnished; in fact except in such a season as the present (1839), apartments may be had to suit all incomes. This year such was the influx of foreigners, that the proprietors were bewildered and did not know what to ask. There were many instances of apartments being let for 40 piasters a month, for which 12 had been considered sufficient in former years; and others, that in former years were considered well let at 100 and 150 piasters, were this year gladly occupied at from 3 to 400 piasters per month and even more. It is impossible to give the prices of apartments at Rome, they fluctuate with the season, but are generally dearer than in the other cities of Italy, Naples excepted”¹²³.

Per alcuni *touristes* di alto lignaggio, l'ospitalità in queste case private poteva essere gratuita: questo era il valore portentoso delle lettere di presentazione che, a seconda del mittente e del suo grado di

¹²⁰ *In carrozza verso l'Italia*, cit., p. 52. In controcanto, Thomas Jones descrive con ironia la camera affittata a Roma nel quartiere degli inglesi: “Quanto all'alloggio, occupavo da solo una grande stanza che aveva un pavimento di mattoni più sconnesso di molte stalle inglesi. Alle pareti erano appesi quadri lugubri e polverosi: Maddalene piangenti, Ecce Homo coperti di sangue, Cristi morti e Madonne in deliquio. C'era anche un altare con un crocifisso proprio accanto al letto, che non aveva cortine e era costituito da un saccone di paglia che fungeva da materasso poggiato sopra alcune tavole sostenute da supporti di ferro. In questa deprimente stanza, per non dire cappella, mi ritiravo la notte”. Cfr. *Il diario di Thomas Jones*, a cura di A. OTTANI CAVINA, Milano 2003, p. 107.

¹²¹ E. ZANIBONI, *Alberghi italiani*, cit., pp. 140-141.

¹²² C. DE BROSSES, *Viaggio in Italia*, cit., lettera XXXVII, p. 321.

¹²³ CAPT. JOUSIFFE, *A Road-Book*, cit., pp. 75-76. Il miglior fornitore di appartamenti ammobiliati a Roma fu indubbiamente il signor Franz, proprietario dell'hotel *d'Allemagne*, in via dei Condotti: *has several handsome and elegantly furnished houses and apartments to let by the month or year, in choice and healthy situation*.

importanza, potevano aprire al viaggiatore le porte di case per bene, comode e ben equipaggiate. La consuetudine era talmente diffusa che ancora nell'Ottocento le guide turistiche più comuni, come quelle dell'editore milanese Artaria, consigliano vivamente il turista di 'munirsi di lettere commendatizie' per le famiglie più illustri della città, anche se, con la 'borghesizzazione' del viaggio, quegli accessi che una casta aristocratica regolava e alimentava fra i suoi membri, cominciarono a essere negati. Un viaggio tra case private fu sostanzialmente quello del poeta Thomas Gray che, accompagnando l'aristocratico e ben accolto Horace Walpole tra il 1739 e il 1741, riferì di molti soggiorni in abitazioni private¹²⁴. L'usanza dell'appartamento ammobiliato a pagamento era diffusa anche tra i nobili di alto rango: nel 1783 a Roma Gustavo III fu ospitato presso il palazzo della famiglia Correa, "il cui terreno comprende le rovine del Mausoleo di Augusto, ora più che altro ridotto a terrazza con giardino"¹²⁵. Così la descrizione di Adlembert, primo segretario del regnante che non si dimostrò per niente entusiasta dell'alloggiamento, occupato dall'intera corte svedese:

"l'hotel aveva molte stanze e vi alloggiava il conte [di Haga, ovvero Gustavo III] con tutto il seguito, eccetto il barone Sparre ed il professor Sergel, ma la sistemazione e l'arredamento facevano un acuto contrasto. Grandiose stanze, porte a due battenti a rilievi dorati, degne di un palazzo, e per contro pavimenti di mattoni, vetri delle finestre spessi e scuri e tappeti nelle stanze da ricevimento sporchi e d'apparenza quanto mai modesta. Avemmo difficoltà a farci dare una scrivania"¹²⁶.

Durante il XIX secolo, con il progressivo mutamento e ampliamento delle classi sociali che si accingevano al viaggio, anche gli affitti per gli appartamenti ammobiliati nelle città d'arte salirono alle stelle: nel 1845 Charles Dickens annotava che a Roma "gli inglesi abitano in piccoli e sporchi appartamenti al quarto, quinto, sesto piano- neanche una delle stanze è grande come il vostro salotto- e pagano, di solito, sette o otto sterline alla settimana"¹²⁷. Richard Digby Best dovette pagare 260 sterline per sette mesi di affitto del primo piano di Palazzo Albani nel 1857 e Robert Browning confermò che nel 1858 gli affitti erano proibitivi; nel 1872 la guida Murray avvertiva i viaggiatori che "Roma è ora costosa come qualunque città in Europa"¹²⁸. Nel 1848 James Whiteside scrisse che Napoli era una città costosa, soprattutto perché gli affitti erano alti e solo coloro che vi risiedevano da tempo e che conoscevano la lingua e la gente locale potevano sperare di spendere meno che Londra; nel 1851 Ruskin ravvisava che vivere in affitto a Venezia costava tanto quanto in Park Street a Londra¹²⁹.

L'affitto di una camera o di un appartamento ammobiliato, se inizialmente visto come una scelta comoda, per la *privacy* offerta da questo tipo di struttura e la possibilità di sentirsi come a casa propria, divenne presto un lusso che non tutti i viaggiatori potevano permettersi, specialmente in

¹²⁴ Famoso quello di Firenze dove fu ospite, col Walpole, del console inglese Horace Mann: "siamo qui sistemati con il signor Mann in un appartamento incantevole; sotto le finestre scorre l'Arno da cui possiamo pescare. Il cielo è così terso e l'aria così temperata che ci si può trattenere all'aperto con una vestaglia leggera per tutta la notte senza il minimo pericolo; corrono tutti al ponte di marmo [ponte Santa Trinita] ad ascoltare la musica, a mangiare frutta gelata e a cenare al chiaro di luna". Citazione da A. BRILLI, *Il Viaggio in Italia*, cit., p. 162.

¹²⁵ Nel 1780 la parte del palazzo adibita a locanda fu affittata allo spagnolo Bernardo Matas che organizzò "la giostra della bufala (corrida) nel gran giardino della sua locanda, che una volta formava il Mausoleo d'Augusto", allestendo un anfiteatro con strutture di legno. Per la descrizione dell'anfiteatro cfr. M. D'ANGELO D'OSSAT, *Il marchese Correa e il Mausoleo d'Augusto*, in *Illuminismo e Illustracion: le antichità e i loro protagonisti in Spagna*, pp. 130-131.

¹²⁶ G. GÖRAN ADLEBERT, *Gustavo III di Svezia in Toscana*, cit., p. 69.

¹²⁷ C. DICKENS, *Impressioni italiane*, cit., p. 141.

¹²⁸ J. PEMBLE, *La passione del sud*, cit., p. 108.

¹²⁹ A. BRILLI, *Viaggio in Italia*, cit., p. 202.

grandi città come Venezia e Roma; diverso, come vedremo, fu l'atteggiamento in città più piccole come Firenze e Pisa dove l'affitto dell'appartamento o della villa divenne una scelta obbligata per coloro che decidevano di soggiornare lungamente in città.

* * *

Dai brani e dalle descrizioni sopra citate, sembra emergere un quadro disarmante della realtà ospitale italiana dalla fine del XVI fino ad arrivare almeno al primo trentennio del XIX secolo; l'Italia, tanto amata per le proprie bellezze artistiche e paesaggistiche, veniva altrettanto criticata non solo per il basso livello delle proprie strutture ricettive, ma anche per la scarsa professionalità dei gestori delle stesse. I viaggiatori stranieri ricercavano in questi edifici di sosta un conforto dai disagi del viaggio che spesso veniva completamente disatteso, trovandosi spesso alloggiati in strutture fatiscenti, con camere collettive, sporcizia, promiscuità. Nelle osterie e nelle locande di tutte le aree italiane, da nord a sud, l'accoglienza era ridotta spesso a semplici panche di legno e tavolacci disposti in stanze fumose; tuttavia, in linea generale, nel nord e nel centro Italia, e in particolare lungo le più trafficate vie di comunicazione, il comfort e il servizio di accoglienza era certamente più elevato e più curato rispetto alle sperdute contrade meridionali. Non mancano, nei resoconti dei viaggiatori, desolanti confronti di tali strutture con quelle dei paesi di loro provenienza: i paragoni sono a netta perdita delle nostre strutture rispetto alle straniere, non solo in termini di comodità, ma anche di prezzo. Come abbiamo visto, una vasta letteratura ci informa sulla qualità e sui servizi offerti da queste strutture con commenti e descrizioni, a volte contraddittorie, di accoglienza offerta al viaggiatore. È tuttavia gradevole scorrere quelle pagine, dove lo stile e la versatilità di autori di varie nazionalità fanno rivivere non solo paesaggi spesso dimenticati, ma anche la particolarità dei singolari soggetti. Dalla lettura delle guide e dei resoconti dei viaggiatori di diversa provenienza (inglesi, francesi, tedeschi) è utile notare come essi facessero attenzione a cose diverse (generalmente, i tedeschi alla pulizia, i francesi alla cucina, gli inglesi al comfort): la penisola italiana, sfaccettata in tanti territori diversi, sembra essere già unita nei secoli del *Grand Tour* nello scarso livello delle sue strutture ricettive dislocate lungo le strade più trafficate. Più positivo l'atteggiamento degli stranieri per le locande e gli alberghi di città, solitamente più dignitosi, ma non sempre all'altezza delle aspettative dei viaggiatori; spesso le lamentele degli stessi divennero dei *leitmotives* che si perpetuarono nel corso dei secoli.

L'amore per la nostra penisola e per le bellezze da essa offerte, nonostante la scarsità dei suoi alloggiamenti, convinse alcuni di questi viaggiatori ad intrattenersi lungamente nelle mete più ambite; alcuni vi sostarono per lunghi mesi, altri vi si stabilizzarono per sempre. Per rispondere a questo tipo di turismo, che potremmo definire 'stanziale', nacquero dapprima le camere-locande, denominate poi pensioni, o *appartamenti ammobiliati*. Questa sembra essere la struttura ricettiva più amata dai *touristes* perché permetteva loro di sentirsi come a casa propria nel paese più amato, l'Italia.

Il fenomeno dell'accoglienza nei secoli che abbiamo definito del *Grand Tour* è un fenomeno che si sviluppa nel tempo e nello spazio; risulta difficile descriverlo compiutamente; le situazioni cambiano da luogo a luogo e da periodo a periodo. Si tratta di un fenomeno magmatico, in continua evoluzione. Le informazioni tratte dai viaggiatori sono soggettive. L'obiettivo di questa parte della ricerca non è stato quindi quello di dare informazioni definitive sul tema dell'accoglienza, ma si è basato sulle testimonianze di una schiera di viaggiatori di cultura, provenienza, *status* sociale e stato d'animo diversi. Affidarsi allo stato mentale del viaggiatore piuttosto che ad uno studio oggettivo sull'accoglienza non è sempre plausibile; la ricerca si è mossa quindi su un duplice binario, quello del fenomeno sociale, soggettivo riportato dai viaggiatori, affiancato dalle analisi oggettive dello sviluppo delle strutture per la ricettività.

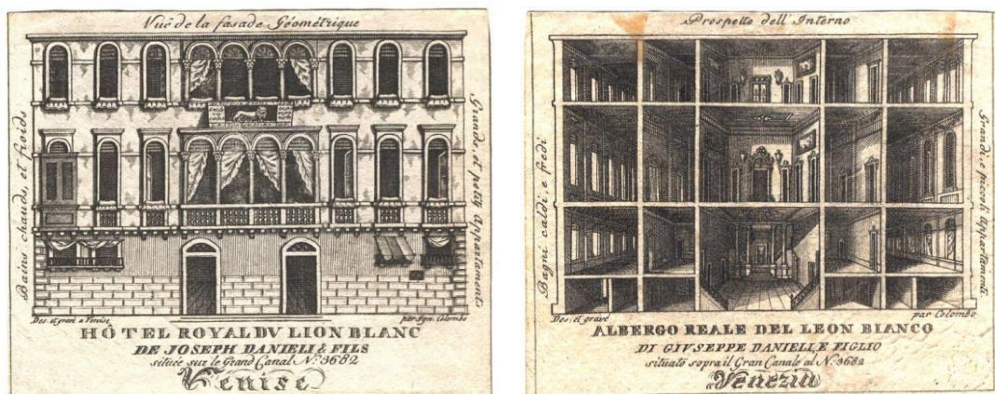
Tavole



50. F. Feroggio, *Osteria sur la Route de Salerne à Paestum*, 1858



51. L. Ducros, (1748-1810), *Salle commune de notre auberge à Barletta*, 1778; acquerello pubblicato ed esposto alla mostra *Grand Tour. Il fascino dell'Italia nel XVIII secolo*, cit., n. 59, p. 111



52. Albergo Reale del *Leon Bianco*, Palazzo Da Mosto, Venezia, di Giuseppe Danieli e figlio; Cartolina Pubblicitaria (fronte e tergo), inizio XIX secolo



53. Locanda *Allo Scudo di Francia* (Ca' Farsetti), litografia, XIX secolo, in L. Urban Padoan, *Venezia e il "Foresto". Situazioni, avventure, "meraviglie", quando i re alloggiavano in locande : osterie, locande e alberghi dal XIII al XIX secolo*, Centro Internazionale della Grafica, Venezia 1990



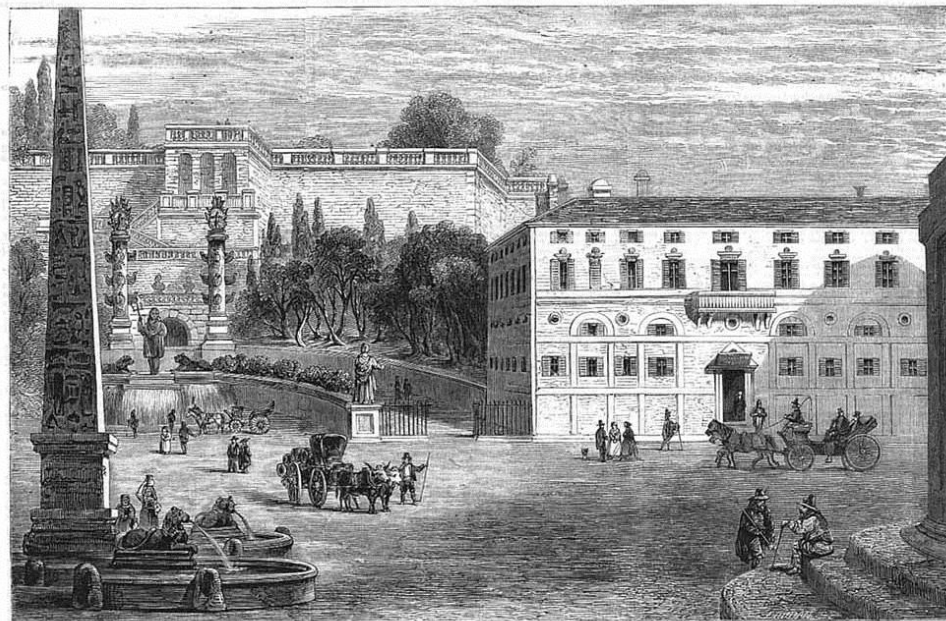
54. *Palazzo Giustiniani, ora Albergo dell'Europa*, in una stampa dei primi anni Trenta del XIX secolo



55. E. Roesler Franz, *Antico Albergo e Locanda dell'Orso*, 1878, Roma



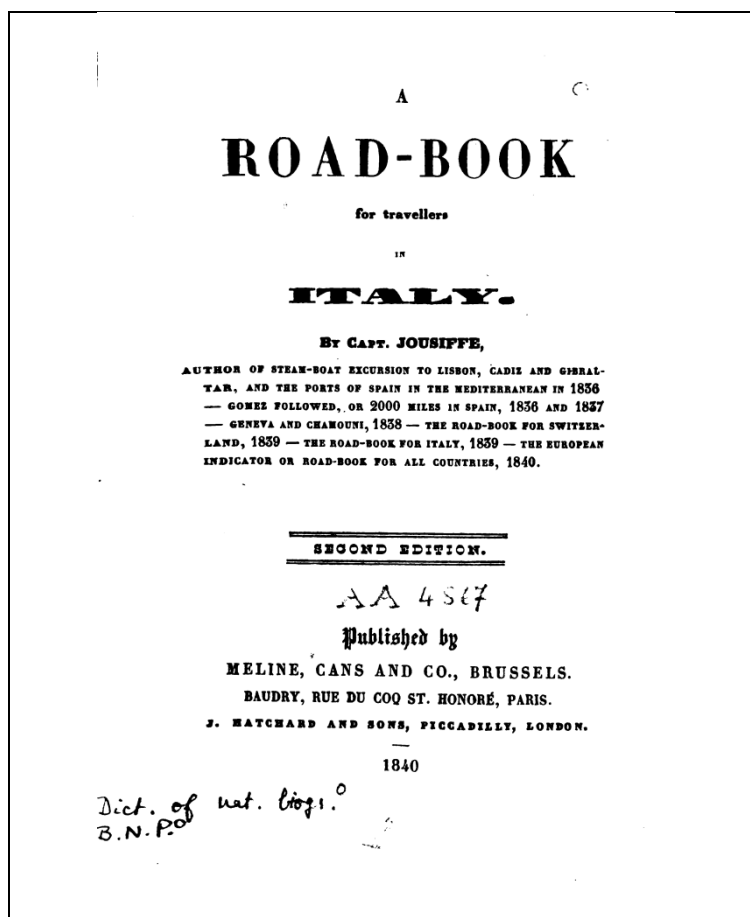
56. E. Roesler Franz, *Via dell'Arco di San Marco*, 1878. Sulla sinistra si legge l'insegna della locanda *Ai Tre Re*



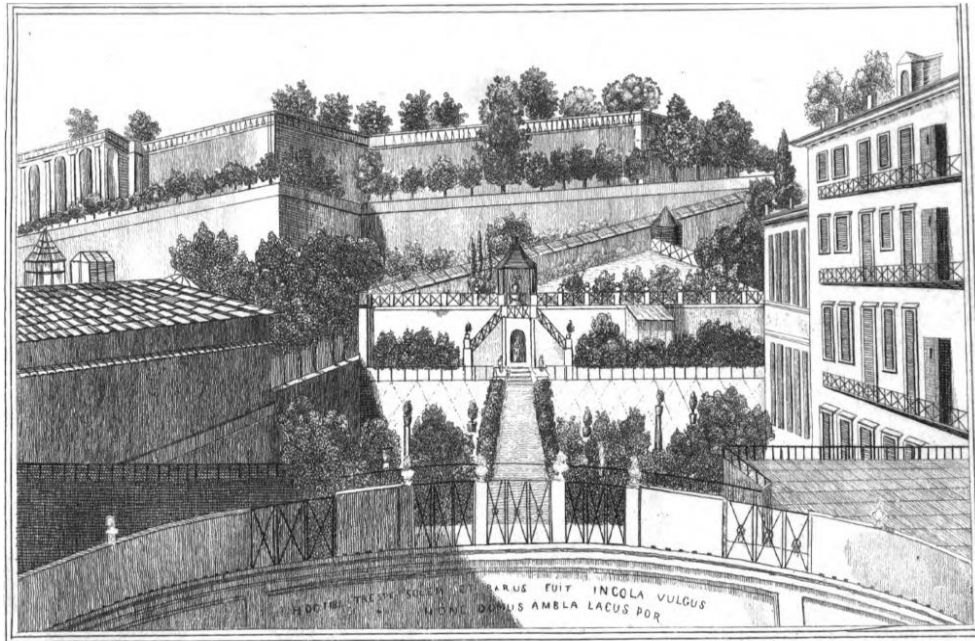
57. *Hotel des Iles Britanniques Piazza Del Popolo*, Roma 1859



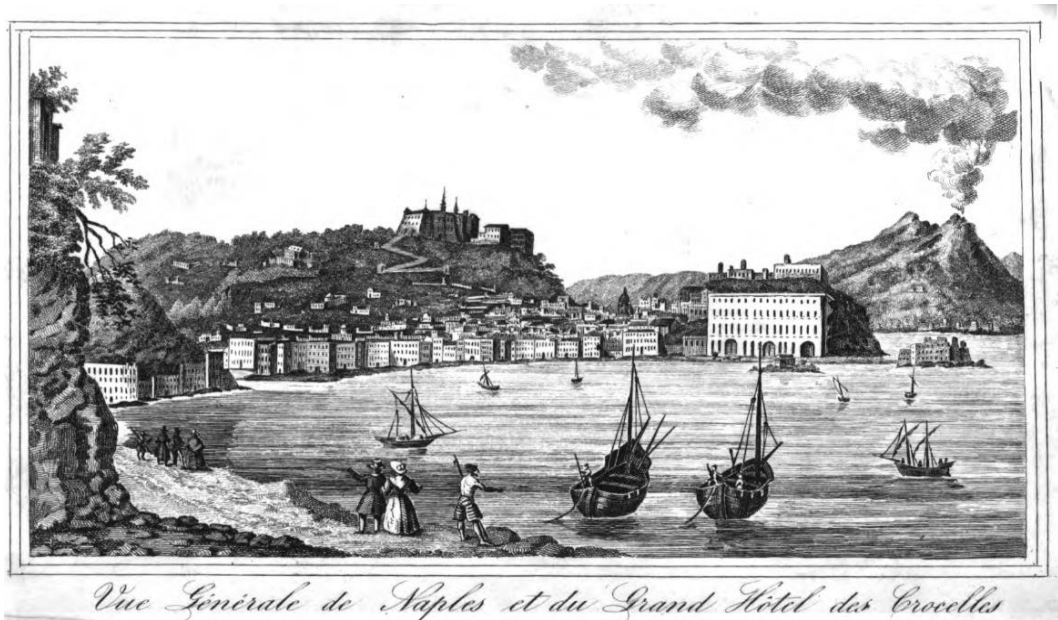
58. Locanda del Moriconi (A) sul largo del Castello nel 1787, da B. Croce, *Vollango Goethe a Napoli. Aneddoti e ritratti*, Luigi Pierro Editore, Napoli 1903



59. Frontespizio di *A Road-Book for travellers in Italy*, by Capt. Jousiffe, Londra 1840



60. Capt. Jousiffe, *A road book for traveller in Italy*, Jardin de grand hotel de Russie at Rome



61. Capt. Jousiffe, *A road book for traveller in Italy*, Vue generale de Naples et du Grand Hotel des Crocettes